

UTVECKLING ULRICEHAMN - om stora förändringar i en liten stad



Change and development in Ulricehamn

Maria Karlsson
Examensarbete i landskapsarkitektur, 20 p
Institutionen för landskapsplanering, SLU Alnarp
2006-03-20
Handledare: Carola Wingren

FÖRORD

Kanske är examensarbetet så svårt därför att man slutligen har lärt sig en del. Vid utbildningens början var projekt ganska enkla, det verkade finnas svar. Nu har jag upptäckt att mitt ämnesområde är häpnadsväckande komplext. Tankarna kring landskapsarkitektur formar gärna en svårgenomtränglig snårskog. Så har mitt examensarbete varit, tankespåren har vindlat fram och det var svårt att hitta ut. Därmed har jag också lärt mig att några heliga kor ibland måste offras, för framkomlighetens skull.

Jag vill tacka alla som hjälpt till med detta arbete. Tack Carola, dina råd har alltid varit en perfekt avvägd balans mellan inspirerande uppmuntran och ställda krav. Diskussionerna med Martin har varit ovärderliga källor till inspiration och information. Utan Gustav hade det helt enkelt aldrig gått. Tack också till mina käraste vänner och kollegor; Anna-Karin, Lisa, Martina och Johanna!

SAMMANDRAG

Syftet med detta examensarbete är att fundera kring hur några planerade stadsbyggnadsprojekt kan påverka en liten stad, och hur staden på bästa sätt kan tillgodogöra sig de eventuella positiva effekter som förändringarna medför.

Staden ifråga är Ulricehamn, och två av de aktuella projekten kommer utifrån och handlar om infrastruktur. Det gäller en ombyggnad och utflyttning av riksväg 40, som idag skär genom staden, samt planer på en ny järnvägssträckning mellan Borås och Jönköping, via Ulricehamn. De två andra projekt som berörs i arbetet har drivits inom kommunen och handlar om en ny strandnära park och ett kulturhusbygge.

Det finns inga garantier för att något av de fyra projekten kommer att förverkligas. Utgångspunkten i arbetet är ändå att de alla genomförs, och det har fungerat som startskott för resonemanget kring den framtida utvecklingen i Ulricehamn. Arbetet har en visionär karaktär och avsikten är inte att komma med färdiga lösningar.

Tyngdpunkten i arbetet ligger på att undersöka situationen i dagens Ulricehamn, vilka starka och svaga sidor staden har. Ulricehamn är en liten stad, belägen utanför en storstadsregion men med vacker natur och goda rekreationsmöjligheter nära stadskärnan.

De båda infrastrukturprojekten kan gynna staden i form av bättre kommunikations- och pendlingsmöjligheter. En tågförbindelse leder till ökat antal resande genom staden. Alla resenärer är presumtiva turister eller bosättare i Ulricehamn. Därför är det viktigt att visa upp en god sida av Ulricehamn i anslutning till järnvägsstation och infart.

Planerna för en ny park i anslutning till sjön kan utvidgas till att förbättra tillgängligheten och utöka rekreationsmöjligheterna kring stora delar av sjön.

Järnvägsstationen kopplas till centrum av en gata som ligger i direkt anslutning till den planerade stadsparken och som också skulle kunna hysa ett kulturhus. Det finns stor potential för framgångsrik exploatering av området. Då skulle även kommunikationerna mellan olika stadsdelar och med det omgivande landskapet avsevärt förbättras.

Utformningen av de områden som direkt berörs av de planerade projekten är avgörande för hur väl staden kan tillgodogöra sig de positiva förändringar som kan komma i samband med utbyggnad och förändring. Det är ändå tydligt att det inte är det enda som är avgörande. Framtidens Ulricehamn ligger i invånarnas händer, det är bara de som kan forma staden och fylla den med innehåll.

ABSTRACT

The purpose of this thesis is to inquire how a small town can be affected by some planned changes in the physical structure of the town, and how its inhabitants can benefit from those major changes. The town in question is Ulricehamn, and of the four projects considered, two concerns infrastructure. A new railway and a new locality for the major road, today passing through Ulricehamn. The other two projects are run by the local authorities, that is the planning of a modern town park by the lake, and a new public building for cultural purposes.

There are no guarantees that any of the four projects will ever be realised, but in the process with this work, they have been considered as already a fact. That has been the starting point to the reasoning about change and development in Ulricehamn. The work aims to be visionary, and there has been no search for absolute answers to the questions asked.

Finding out what the present situation in Ulricehamn is like, has been central throughout the process. Ulricehamn is a small town with weaknesses as well as strong sides. It is situated in beautiful surroundings and offers opportunities for recreation and outdoor life.

The projects concerning infrastructure are beneficial to the town by giving opportunities for travelling and commuting. With a railroad through the town, the number of people passing through will increase, and all travellers can be seen as presumptive visitors or settlers in Ulricehamn. Therefore it is of importance to consider how to design the area around the railway station.

A new park by the lake will finally give the city a well thought-out water front. The park will increase the use of the lakeshore by making it more attractive and more accessible

The railway station will be situated slightly outside the town centre, but will be connected to the centre by one street. With a new railway station, the area around this street might develop into a lively neighbourhood. The fact that this area is adjacent to the new city park makes it even more interesting, it might also be the right place for a new public building and in a long perspective also for new housing.

The design of the area in which the four planned projects take place is crucial to how Ulricehamn will meet the future. However, even more important is the people of Ulricehamn. How they look at their city, and what they do in it, will finally shape Ulricehamn and fill the town with meaning and life.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	1	BEBYGGELSENS ORGANISATION	26
1 BAKGRUND	3	VERKSAMHETER OCH MÅLPUNKTER	28
GEOGRAFI	4	SAMMANFATTNING PRÅNGEN/BRONÄS IDAG	30
LÄGET I REGIONEN	4	2 VISIONER OCH FÖRSLAG	31
LANDSKAPET	5	FRAMTIDENS PRÅNGEN /BRONÄS	32
BO OCH LEVA	7	TRE ASPEKTER FÖR FRAMTIDENS ULRICEHAMN	33
FÖRENINGSLIVET	7	ANKOMST ULRICEHAMN	34
ARBETE OCH SYSSELSÄTTNING	7	ANKOMST JÄRNVÄG	34
STADSKÄRNAN	8	ANKOMST BILIST	36
HISTORIA	9	EXEMPEL: BROPLAN I MÖLNDAL	37
JÄRNVÄGSKNUTEN ULRICEHAMN	10	SE MEN INTE RÖRA-PARK	37
ULRICEHAMN SOM KURORT	11	ÅSUNDENS STRAND	39
HUR STADEN VUXIT	12	PARKENS ORGANISATION	40
PÅ GÅNG I ULRICEHAMNS KOMMUN	13	PARKENS VEGETATION	41
NY STRÄCKNING AV RIKSVÄG 40	13	BORÅSVÄGEN	42
GÖTALANDBANAN	14	NYBYGGNATIONER	43
BOGESUNDSARKEN	15	TILLFÄLLIGA ANVÄNDNINGSSOMRÅDEN	44
KULTURHUS	16	HUS SOM RUMSSKAPANDE ELEMENT	44
SAMMANFATTNING AV KOMMUNENS VISIONER	16	DET GRÖNA	45
REFLEKTIONER	17	KULTURHUS	46
ANALYS PRÅNGEN/BRONÄS/KARLSNÄS	18	3 AVSLUTANDE REFLEKTIONER	49
VEGETATION	20	KÄLLFÖRTECKNING	52
LANDSKAPETS RUMSLIGA STRUKTUR	22	BILDFÖRTECKNING	54
VÄGAR OCH GATOR	24		

Uppslaget till detta examensarbete kommer från Samhällsbyggnadskontoret i Ulricehamn.

Ulricehamns kommun står inför stora förändringar i infrastrukturen genom förslag på en utflyttning av den stora riksvägen som skär genom staden, och en föreslagen ny järnvägslinje genom Ulricehamn. Därför efterfrågades ett examensarbete som kan ge nya infallsvinklar inför fortsatt planering och genomförande.

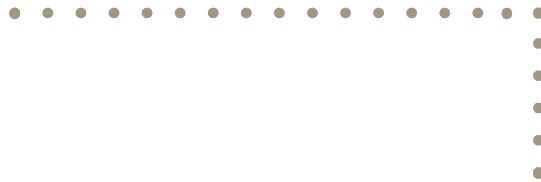
Ingången till examensarbetet var öppen och jag fick själv bestämma inriktning. Stora vägar är fascinerande och mäktiga byggnadsverk, men i det här fallet valde jag att istället koncentrera mig på den mindre skalan. Hur kan staden komma att påverkas av dessa förändringar? Hur ska stadsbyggarna i Ulricehamn möta den förändrade situationen och hur ska de positiva effekterna på bästa sätt komma Ulricehamnarna till nytta? I den mindre skalan med betoning på strukturer och funktioner tog jag min utgångspunkt inför arbetet.

Som arbetsområde valde jag den del av staden som ligger i direkt anslutning till riksväg 40 och som också är föreslagen plats för stationsplacering. Ett område som trasats sönder av den stora vägen och nu präglas av tillfälliga lösningar. Jag ger i arbetet förslag på hur denna stadsdel, delar av Prången och Bronäs, kan bli en integrerad del i stadsväven och därmed knyta ihop den splittrade staden

Jag har helt låtit mina egna idéer och erfarenheter styra arbetets inriktning. Genom att bekanta mig med Ulricehamn i allmänhet och Prångenområdet i synnerhet, har jag skaffat mig en bra bild av samhället och platsen. I samtal med anställda på kommunen har jag fått en god förståelse för vilka projekt och idéer som är aktuella i kommunen. Upplägget innefattar inte intervjuer eller enkäter med kommuninvånarna själva. Därför har arbetet fått en mer generell inriktning, med mina egna idéer som applicerats på Ulricehamn.

Den befintliga situationen är min självklara utgångspunkt, men de planerade förändringarna i infrastrukturen är det avgörande startskottet för den process jag gått igenom i examensarbetet. Min tro är att de också är avgörande för hur utvecklingen i Ulricehamn i framtiden går vidare.

1



BAKGRUND

En stad är inte i första hand en fysisk struktur. En stad är snarare en mängd samband. Kulturella, sociala och geografiska. Var i detta stora sammanhang befinner sig Ulricehamn? Första delen av examensarbetet belyser några av de aspekter som tillsammans kan ge en bild av Ulricehamn.

GEOGRAFI

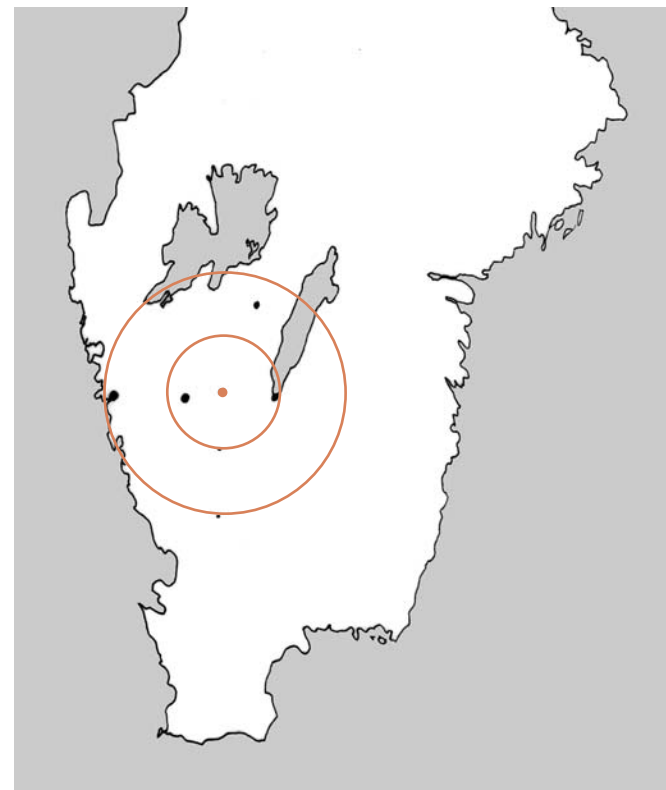
LÄGET I REGIONEN

Ulricehamn ligger i Västra Götalands län, på gränsen till Småland. Kommunen gränsar till Borås i väster och Jönköping i öster. Båda grannstäderna är lätta att nå med bil, avståndet är bara 40 resp. 50 km. Med mindre än 10 mil till Göteborg kan man konstatera att storstadens utbud finns inom räckhåll. Kommunen har ett gynnsamt läge i regionen.

Borås ligger närmast och är också den stad som Ulricehamn har störst utbyte med. Inte minst vad gäller arbetskraft. Utpendlingen från Ulricehamn till Borås är åtta gånger så hög som till Jönköping. (ÖP 2001, del 2 s. 21.)

Både Borås och Jönköping har högskola. Det finns en önskan om att inleda ett samarbete med någon av städernas högskolor, men inget har ännu startat. Inte heller verkar det vara vanligt att ungdomar stannar i Ulricehamn och pendlar till studier i de näraliggande orterna. Befolkningen i åldern 20-24 år står för en stor del av utflyttningen från kommunen. Det är i första hand de unga kvinnorna som flyttar ut. (ÖP 2001 del 2, s. 11.)

Om man ser omvänt, inte vad som finns nära, utan på Ulricehamns roll i regionen, kan man utläsa att staden har en ganska svag ställning. Kommunen saknar högre utbildning och har få större arbetsplatser. Det enda område inom vilket Ulricehamn verkligen kan konkurrera med sina grannar är rekreation och friluftsliv. Dess ovanligt kalla, snösäkra vintrar och goda tillgång på lämpliga fiskevatten gör Ulricehamn till en magnet för friluftsmänniskor.



1. På kartan är Ulricehamn utmärkt som en orange punkt. Cirkarna visar på avstånden 50 resp. 100 kilometer från Ulricehamn. Här syns att Göteborg hamnar precis innanför 100-milscirkeln, och att både Borås och Jönköping ligger närmare än 50 mil.

LANDSKAPET

I sydöstra Västergötland är det skogar och höjder som dominerar. Trakten längs gränsen mellan Västergötland och Småland har alltid varit otillgänglig och vild. Än idag är detta område sparsamt befolkat. Ulricehamn ligger på det sydsvenska höglandet. Höjden över havet är imponerande och klimatet kan vara kärvt. (Bra böckers lexikon 1990.)

Runt Ulricehamn möts det bistra skogslandskapet och bördigare jordbruksmarker. Här ökar också andelen lövskog, liksom öppna vattenspeglar och



2. Inom Västra Götalands län ryms både hav, skog och slättlandskap. I trakten kring Ulricehamn möter storskogen det gamla kulturlandskapet. Här finns också de stora höjdskillnaderna, sjöarna och åarna.

våtmarker. De stora höjdskillnaderna finns kvar. Bara inom Ulricehamns tätort stiger höjden med så mycket som 135 m. Skogen tränger sig in på knutarna österifrån, m åkrar och ängar skymtar också. Främst i dalgången längs Ätran är det ett öppet jordbrukslandskap, gamla kulturbygder. Det finns gott om fornlämningar i hela kommunen och förekomsten i Ätrands dalgång är tätast i hela Västergötland. (ÖP 2001 del 2. s. 59)

Jordbruk i dalgångarna och skogsbruk på höjderna. Så kan det sammanfattas. Fortfarande är en förhållandevis stor andel av kommunens befolkning sysselsatta inom jord- och skogsbruk. (ÖP 2001 del2, s. 55)



3. Mötet mellan den sedimentsfyllda Ätradalens och omgivande kullar är tydligt. Här i närheten av Vists kyrka, strax norr om Ulricehamn.



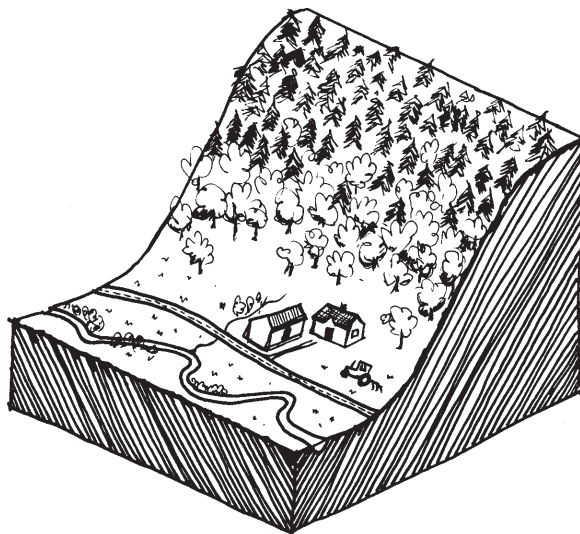
4. Kalla och snörika vintrar är vanliga i Ulricehamn.

Naturen är varierad vilket leder till stor biologisk mångfald. 36% av kommunens total areal (exkl. vatten) anses vara av värde för naturvården. Djuren trivs här och bland kommunens stoltheter återfinns häckande berguv på klipporna nordväst om staden.

Man skulle kunna säga att Åsunden är hjärtat i Ulricehamn. Det är i alla fall längs sjöns strand som staden vuxit upp. Den breder ut sig framför stadens fötter och erbjuder fri sikt, mycket ljus



5. Ulricehamn i fotots bakgrund med Åsunden i förgrunden.



6. Schematisk skiss över landskapet i Ätradalens, norr om Ulricehamn. Ån och vägen följs åt längst ner i sänkan. Där är landskapet öppet och domineras av jordbruk. Lite längre upp på sluttningen tar skogen vid. Först som löv- och blandskog. Högre upp är det granarna som dominerar.

och rymd. Sjön är populär fiskeplats sommar som vinter. Det finns tidvis gott om båtar i hamnen och längs privata bryggor. Kanotuthyrning och badplatser kompletterar möjligheterna för friluftsliv i och kring sjön.

Ätran var historiskt sett en viktig länk mot omvärlden. Idag har den förlorat en del av sin betydelse och är inte heller särskilt tydlig i staden. Ån smyger sig fram genom industriområdena i norr och avslöjar sig bara genom uppvuxen grönska längs sitt lopp.



7. Ätran meandrar kraftigt. Vattenståndet varierar efter årstiderna. Bilden tagen strax norr om Ulricehamn i december månad.

FÖRENINGSLIVET

Föreningslivet blomstrar. I Ulricehamn finns minst tjugo ideella föreningar förutom mängder av idrottsföreningar. För den som vill engagera sig kan man välja bland en mängd aktiviteter; tennis, basket, fiske eller bridge. I kommunens mindre orter verkar bygdegårdsföreningarna dominera. (<http://gulasidorna.eniro.se>, 2003-12-14.) De stora studieförbunden finns också representerade med kursverksamhet.

Kyrkan är en populär mötesplats, särskilt de olika frikyrkoförbunden har samlingar och aktiviteter i stort sett varje dag. Där finns barn- och ungdomsaktiviteter i form av bland annat körsång och scouting. För den musikintresserade finns goda möjligheter för musicerande även utanför kyrkan.

Efter en titt i kommunens kulturprogram för sommaren 2003 verkar kulturen i Ulricehamn vara enkel och folklig. Ofta knuten till kyrkan eller hembygdsföreningen. Programmet domineras av musikstunder och våffelförsäljning. En verksamhet väl anpassad för möten mellan människor. Det som lyser med sin frånvaro är till exempel teater och konst. Och var hittar ungdomarna sin kultur, sin mötesplats?



8.



9.

Det finns stora möjligheter att ägna sig åt sport och friluftsliv i Ulricehamn. Kommunen kombinerar en tillgänglig och varierad natur med goda faciliteter för inomhusidrott.

ARBETE OCH SYSSELSÄTTNING

Idag är det inte längre handel som dominerar näringarna i Ulricehamn. Det är istället tillverknings- och utvinningsindustrin som står för flest arbetstillfällen. Det finns en stark företaganda i bygden med många mindre företag som följd.



10.

Besöksnäringen skapar också jobb, cirka 100 årsarbeten enligt beräkningar från Ulricehamns turistbyrå. (ÖP 2001 del 2, s. 20.) Då är det inte bara det som vanligtvis kallas för turism utan lika viktiga är inköpsresorna till kommunen. Det är i första hand Gällstad som lockar med billig kvalitetstextil. Ulricehamns stad försöker profilera sig som ett komplement som står mer för "high street"-shopping och mysig miljö.

Arbetslösheten i Ulricehamn har länge legat strax under siffrorna för resten av landet. Däremot är andelen högutbildade betydligt lägre än riksgenomsnittet. Något som hänger samman med att det finns få arbetsplatser med verksamhet inom tjänstesektorn. (ÖP 2001 del 2, s.18.)

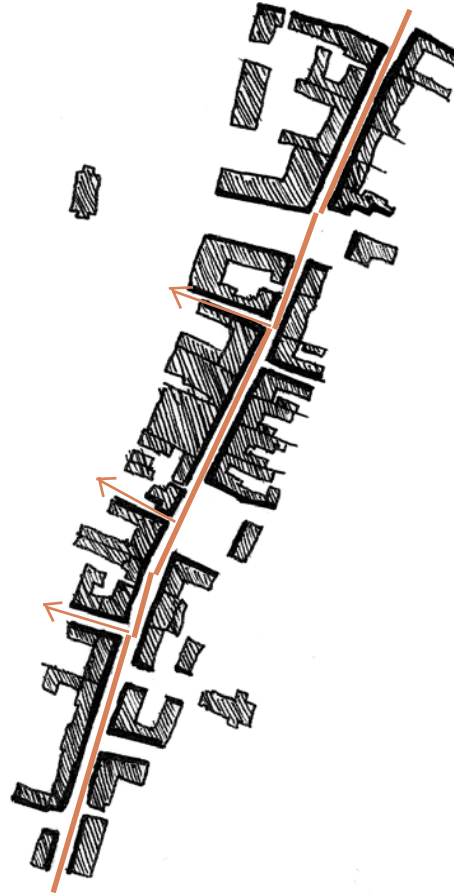
STADSKÄRANAN

Centrala Ulricehamn bär spår av en lång historia. Stadsplanen har tydliga medeltida drag. Storgatan löper idag i stort sett i samma sträckning som den ridstig kring vilken staden växte upp. Längs Storgatan ligger långsmala tomter. Mellan husen öppnar sig smala gränder ner mot sjön.

Kyrkan är den enda byggnad som fortfarande har medeltida delar. Den har dock byggts ut och förändrats så att få spår av detta syns idag. Det finns ett fåtal byggnader från 1700-talet, men annars är det byggnader från 1800-talets slut och 1900-talets början som dominerar stadsbilden i centrum. (Kulturmiljövårdsprogram del II, 2001, s. 29.)

Idag har Storgatan blivit gågata och är ett populärt shoppingstråk. I de gamla handelsgårdarna finns många butiker och konditorier.

11.



12. Storgatan, stadens centrala gata är numera en gågata. Den vindlar sig svagt fram. Tidigare var kvarteren längs gatan lngsmala och gav smala gränder ner mot sjön. Idag är många av kvarteren ihopslagna och bebyggda med stora hus. Endast ett fåtal av gränderna mot sjön finns kvar.

HISTORIA

Ulricehamn är en stad med gamla anor. Framvuxen i gränstrakter, längs en viktig transportled. Dominerad av borgare sysselsatta med handel och småindustri. Gynnad av goda transportmöjligheter där människor, varor och idéer färdats under många

Redan i Erikskrönikan från år 1307 omnämns en plats i västra Götaland vid namn Bogesund. 150 år senare syns samma namn återigen i skriftliga källor. Den här gången är det ingen tvekan om att det är en stad det handlar om. (Holmér mfl,

1997.) Bogesund växer fram som en handelsplats vid Ätrans utlopp i sjön Åsunden. Därav namnet Bogesund, som betyder *det kinkiga sundet*. (Kulturmiljövårdsprogram del II, 2001, s. 19.)

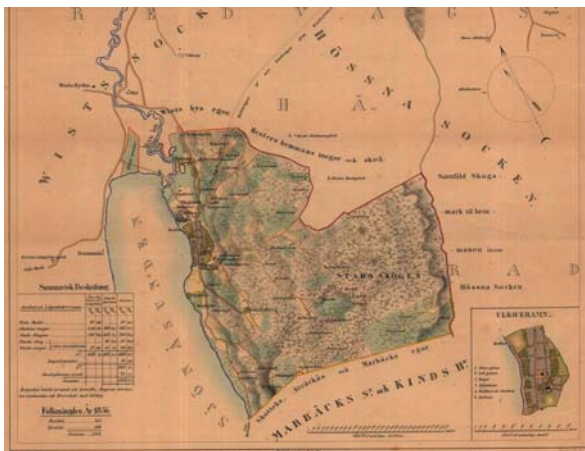
Den lilla staden växte upp främst som en handelsort. Det är inte konstigt att det gick bra för borgarna i Ulricehamn. Staden var belägen på en mycket viktig transportled i Ätrands dalgång. Ätrastigen förband redan tidigt i historien det inre av Västergötland, dvs. Skara och den bördiga Falbygden, med kusten i det danska Halland. Här idkades i fredstid handel med gott resultat. Under orostider var läget desto mer utsatt. Vid minst två tillfällen under 1500-talet plundrades och brändes Bogesund av danskarna. (Ulricehamn jämförelse mellan stationslägen, 1995, s.13.)

Under 16- och 1700-talen fick Bogesund konkurrens om rollen som centralort för handel i regionen. Grannstaden Borås växte fram och tog en allt större andel av affärerna. Under 1700-talets början favoriserades staden av centralmakten och hade



13. Gravyr över Ulricehamn av O Wrede, förmodligen från år 1782. Ulricehamns kommuns arkiv, Samhällsbyggnadskontoret.

förmånligare handelsvillkor. Bogesund kämpade för sina privilegier och 1741 gick man så långt som att ändra stadens namn till Ulricehamn, för att blidka dåvarande drottningen Ulrika Eleonora. Namnbytet lönade sig inte, utan det var först efter hårda politiska strider som Ulricehamn återfick re-sehandelsrätten mot slutet av 1740-talet. (Kultur-miljövårdsprogram del II, 2001, s. 21.) Tävlingen mot Borås hade redan fått sig en hård törn och



14. Karta över Ulricehamn och dertill lydande egor. Ritad av Gustaf Ljunggren år 1856. Beskuren. Från Ulricehamns stadsarkiv.

under den snabba industriella utvecklingen under 1800-talet drog Borås ifrån med en betydande folkökning och kraftig industrialisering, medan Ulricehamns utveckling gick avsevärt långsammare.

Även om inte Ulricehamn kunde hålla jämna steg med Borås, så hade industrialiseringen en positiv inverkan på staden. Hantverket blomstrade och staden lyckades väl inom de industrinäringar som startat under slutet av 1700-talet; textilindustri, tegelbruk och tobaksindustri. Den karakteristiska knallehandeln var dessutom betydande. (Ulricehamn jämförelse mellan stationslägen, 1995, s.

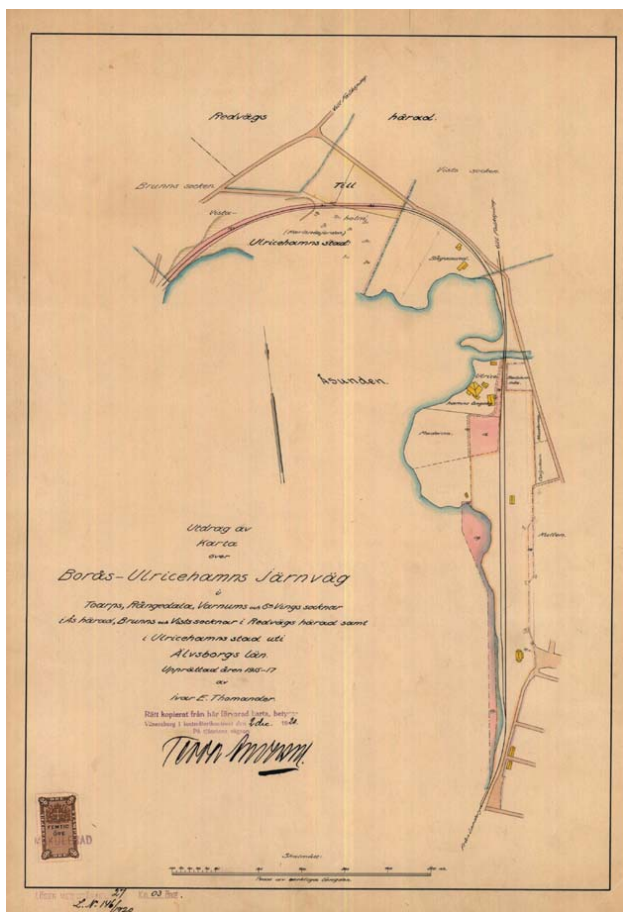
JÄRNVÄGSKNUTEN ULRICEHAMN

När infann sig Ulricehamns storhetstid? Sett utifrån, verkar första hälften av 1900-talet ha varit en aktiv tid då Ulricehamn placerat sig på världskartan. Då sammanföll två företeelser. Nämligen Ulricehamn som järnvägsknut och som kurort. Borgarna i Ulricehamn trivdes utmärkt när stänkande lok ankom den ståtliga stationen samtidigt som fint folk flanerade runt på stadens gator. Industrin

blomstrade och befolkningen växte.

Ulricehamn har alltid varit beroende av goda kommunikationer. Tidigare var alltid den nord-sydliga kopplingen längs Ätran viktigast. Det var också längs detta stråk som Ulricehamn fick sin första järnväg. En smalspårig bana från Ulricehamn till Vartofta, utanför Falköping, stod klar 1874. Drygt 30 år senare hade smalspåret utgått och istället invigdes en normalspårig bana med sträckning hela vägen från Halmstad till Falköping. En viktig järnväg med det imponerande namnet *Västra centralbanan*. Samma år, 1906, invigdes också Ulricehamns järnvägsstation. (Holmér m fl, 1997.) En ståtlig byggnad med tinnar och torn, belägen nere vid Åsundens strand.

Med Borås framväxt som industristad blev Ulricehamn allt mer beroende av sin granne i väster, och då resandet tilltog låg inte heller Jönköping så långt borta som det tidigare hade upplevts. Planerna på att förbinda Göteborg och Jönköping



15. Kartbild från 1920 som visar sträckningen av järnvägen genom Ulricehamns tätort. Stadsarkivet Ulricehamn.

tog tidigt form och 1917 stod järnvägen mellan Borås och Ulricehamn klar. Restiden var ca 1 h och 10 minuter. Inte förrän 1940 byggdes linjen färdigt med sträckan Ulricehamn – Jönköping. (Holm'er m fl, 1997.) Ulricehamn hade blivit en regelrätt järnvägsknut.

Glädjen blev kortvarig, även om järnvägen hade en positiv effekt under den tid den existerade. Industrin och i allra högsta grad kurhotellen gynnades av järnvägen. Men, antalet resanden blev aldrig så stort som förväntat och i takt med bristande underhåll under 60-, och 70-talen ökade till och med restiden markant. Slag i slag försvinner sedan järnvägarna runt Ulricehamn. (Ulricehamn jämförelse mellan olika stationslägen, 1995, s. 16.)

Redan 1960 lades trafiken ner mellan Ulricehamn och Jönköping. Kort därefter rivs också rälsen upp. Ett trist rekord är satt, det blev den järnvägssträcka i Sverige som var i funktion under kortast tid, endast 20 år. Sträckan Borås

– Ulricehamn lades ner i mitten av 80-talet. Samtidigt glesnade trafiken mellan Limmared och Ulricehamn och det sista persontåget lämnade Ulricehamns station 1988. (Ulricehamn jämförelse mellan olika stationslägen, 1995, s.16.)

ULRICEHAMN SOM KURORT

Under 1800-talet förstod stadens borgare att de kunde dra fördel av den omgivande naturen och rena luften. Att dricka brunn hade länge ansetts hälsosamt och på kontinenten var det ett populärt nöje, Dessutom en lukrativ affärsidé. 1880 byggdes Ulricehamns första sanatorium. Stadens popularitet som kurort ökade och människor kom hit för att njuta av den storslagna naturen, den stärkande luften och det klara vattnet.

1909 uppfördes det imponerande Vintersanatoriet på sluttningen ovanför staden. Anläggningen hade öppet året runt och konkurrerade med liknande kurhotell i Norge och i Alperna. Ett livaktigt societetsliv tog fart i Ulricehamn. Hotell, restauranger

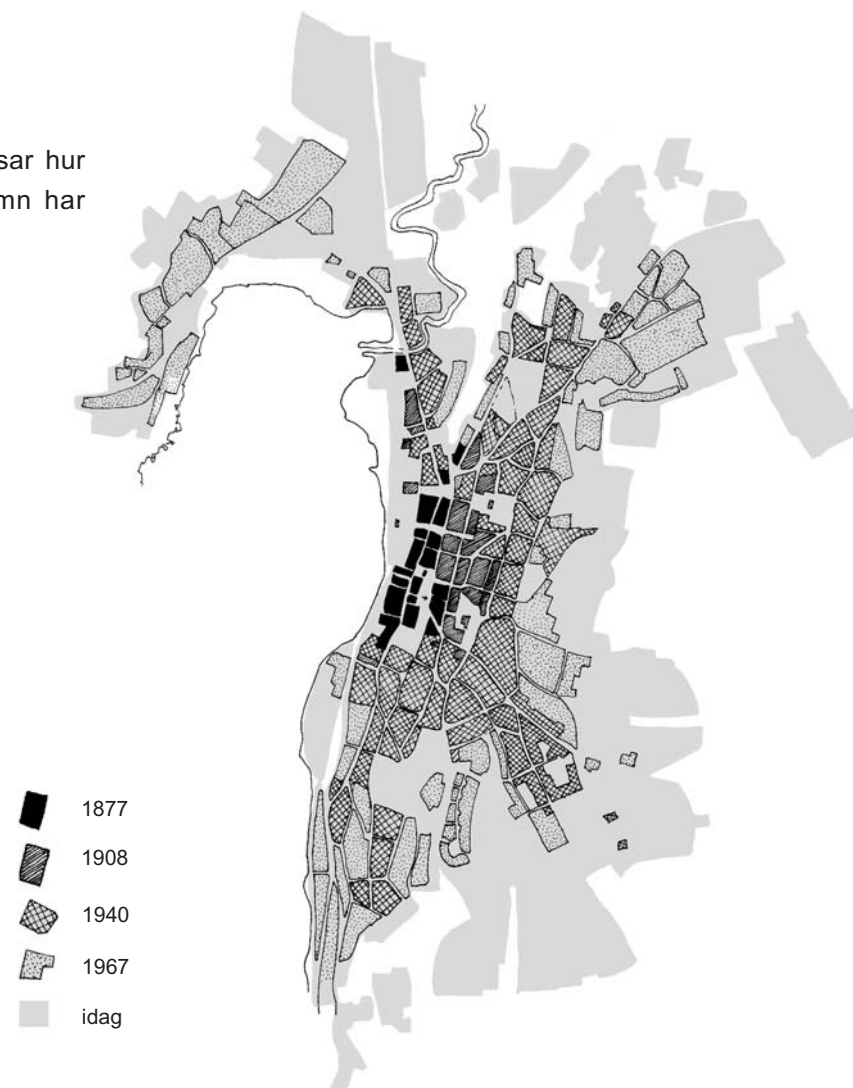
och till och med ett kallbad blev nya inslag i stadsbilden. Till staden anlände främst övre medelklass som mellan bad och sportaktiviteter sågs promenera omkring på stadens gator. Ulricehamn var en utmärkt kurort.

Andra världskriget förändrade förutsättningarna för kurortsverksamheten. De ekonomiskt hårdare tiderna omedelbart efter kriget gjorde att vintersanatoriet mer började användas för konferensverksamhet. Den enorma träbyggnaden ansågs under 70-talet inte uppfylla brandsäkerhetskraven och 1981 revs till slut hela byggnaden. Då var kurortsepoken definitivt över. (Kulturmiljövårdsprogram del II, 2001, s. 23.)

På området där kurhotellen tidigare låg finns idag ett stort rekreationsområde med en golfbana, men inga tecken syns annars av denna glamorösa epok i stadens historia.

HUR STADEN VUXIT

Diagrammet till höger visar hur bebyggelsen i Ulricehamn har vuxit från år 1877 till idag.



16.

PÅ GÅNG I ULRICEHAMNS KOMMUN

Hur ska det framtida Ulricehamn gestaltas? Det är saker på gång i Ulricehamns kommun. Stora förändringar som kan ändra inriktningen för stadens framtid. Om man ser det sammantaget verkar Ulricehamn stå inför ett vägval. Gasa eller bromsa? Här är aktuella frågor som diskuteras på samhällsbyggnadskontoret i Ulricehamn.

NY STRÄCKNING AV RIKSVÄG 40

Riksväg 40. Dödens väg, som en bekant associerade. Vägen är en viktig transportled i västra Sverige med mycket trafik och en hårresande olycksstatistik. Ett gnagande skavsår för alla nollvisionärer. Särskilt sträckan Borås – Ulricehamn fungerar dåligt. Vägen följer en gammal sträckning och slingrar sig fram mellan små samhällen. Vägbanan är smal och det finns mängder av korsningar och utfarter. Den stora mängden lastbilar gör att framkomligheten ibland är dålig.

Olika lösningar för att förbättra situationen har under många år diskuterats på Vägverket. En högröstad folkopinion kräver utbyggnad till motorvägsstandard. Frågan har utretts och en förslagshandling föreligger nu där fyra alternativa åtgärdspaket har utretts:

- Nollalternativet. *Då inget förändras. Ett jämförande alternativ där endast vanliga skötselåtgärder förutsätts utföras.*
 - Nollplus. *Förbättring i befintlig väg.*
 - Ombyggd väg i befintlig sträckning.
 - Väg i ny sträckning. *Där tre olika sträckningsalternativ har utretts.*
- (Vägverket, vägutredning 2001, s. 23-27.)

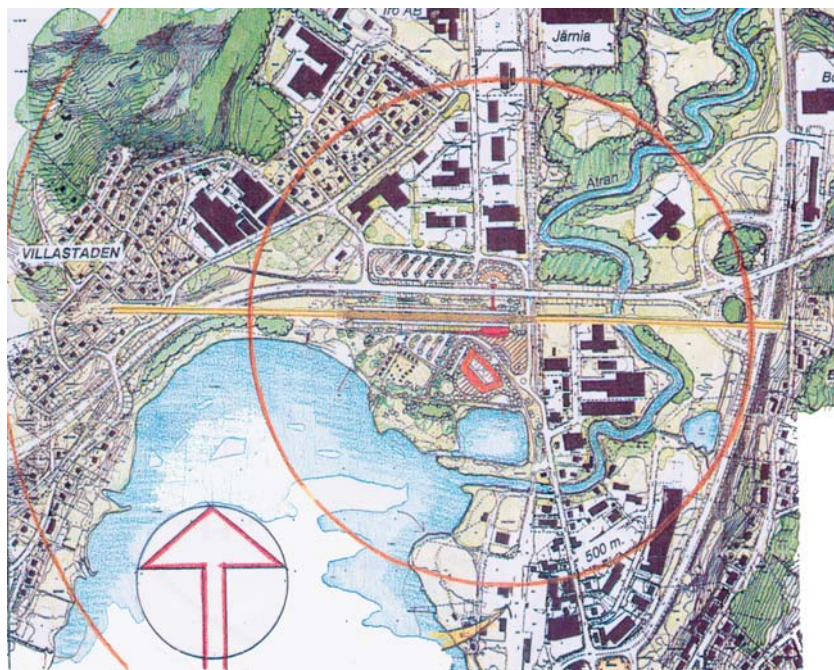
I Ulricehamn skär riksvägen genom tätorten, strax norr om Åsundens strand. Vägen delar staden i två delar. En mindre del med villaområden och industrier har hamnat på "fel sida" om riksvägen. Miljön kring vägen präglas av vanskötta slänter och ruderatmark.



17. På bilden syns dagens sträckning av Riksväg 40 som ett svart streck. Prickad yta visar utredningsområdet för en ny sträckning. Denna sträckning är den som kommunen i Ulricehamn förespråkar.

Ulricehamns kommun har länge önskat en ombyggd väg i ny sträckning. Fördelarna är flera. Självklart vill alla att antalet olyckor minskar. En utbyggd och kraftigt förbättrad väg underlättar dessutom för pendling till och från staden. Det är också viktigt att få bort den stora vägen ur området närmast sjön. Här finns utvecklingspotential och kommunen vill ha den handlingsfrihet som en flyttning av riksvägen ger. Detta är särskilt intressant i frågan om Götalandsbanan.

GÖTALANDSBANAN



18. Idéskiss för en järnvägsstation placerad i Prången. Prången anses vara det mest fördelaktiga alternativet för stationsplacering i Ulricehamn. Främsta argumenten är att det är nära till den befintliga stadskärnan, lätt att försörja med lokal kollektivtrafik, lägre anläggningskostnader jämfört med övriga undersökta förslag samt att anländande resenärer får en behaglig upplevelse vid ankomsten, och har gångavstånd till centrum. På bilden markeras stationsbyggnaden och ett föreslaget kunskapscentrum i rött. Den orange cirkeln visar vilka delar av staden som ligger inom 500 m från stationen.

Tågresenärer i Sverige blir snabbt varse att det inte är särskilt lätt att ta sig på tvärs i södra delen av landet. För den som ibland önskar resa mellan Jönköping och Göteborg känns det nästan oöverstigligt. Det finns på spårkartan en tydligt felande länk i Västsverige. Det kan tyckas naturligt att det borde finnas en järnväg mellan Borås och Jönköping. Tankarna på detta har funnits länge. Kanske sedan strax efter järnvägen på just denna sträcka lades ner för bara 40 år sedan?

Drömmen om Götalandsbanan lever. En förbindelse mellan noderna Göteborg – (Landvetter) – Borås – Jönköping – Linköping – Stockholm anses i högsta grad önskvärd. Förutsättningarna för en förstorad och starkare region med många inomregionala resor anses stora. Nästan 750 000

människor bor i de kommuner som berörs av en utbyggnad av järnvägen mellan Göteborg och Jönköping. (www.banverket.se 2002-11-24.) Ulricehamn ligger strategiskt placerat i detta nätverk. Kommunen skulle naturligtvis påverkas mycket positivt av en sådan utveckling. Förbättrade transporter av varor och ökad rörlighet för människor.

Ulricehamn lobbar aktivt för att detta någon gång ska bli av. Arbete för att undersöka alternativa stationslägen påbörjades redan i mitten av 90-talet, då en konsultfirma fick i uppdrag att utreda fyra olika föreslagna stationslägen. Denna ligger sedan till grund för en fördjupning av översiktsplanen som presenterades under 1996. Samtliga berörda nämnder inom kommunen fick del av materialet och de valde alla att förordade en stationsplacering i Prången. Även SJ och Banverket ansåg att stationen i Prången hade störst förtjänster. (Protokoll från planeringsavdelningen, Ulricehamns kommun, 1996-04-29.) Kommunen ser idag Prången-alternativet som det absolut mest intressanta.

BOGESUNDSPARKEN

När järnvägen byggdes i Ulricehamn i slutet av 1800-talet var det självklart att komma så nära centrum som möjligt. Att järnvägsspåret drogs precis längs sjöstranden och skar av stadens kontakt med vattnet, sågs på den här tiden inte som ett problem. När sedan järnvägsrälsen togs bort återstod ett slags ingenmansland. Under åren har saker förändrats. Stora delar av det gamla järnvägsområdet har gjorts i ordning som en fin strandpromenad. Välskötta gräsmattor, vackra pilar och en lång träbrygga längs med strandkanten. På sommaren är här gott om badgäster, men resten av året verkar inte området fylla någon egentlig funktion eller önskan. Det används sparsamt av flanörer och hundägare, men verkar sakna verklig betydelse i folks medvetande.

För att förändra situationen har ända sedan 80-talet olika förslag på åtgärder framkommit. I början av 90-talet fanns långt framskridna planer på att bebygga området med bostäder. En arkitektävling anordnades, men med sjunkande konjunktur lades



19. Illustrationsplan över förslag till Bogesundsparken. Samhällsbyggnadskontoret, Ulricehamns kommun.

hela projektet på is. Idag finns inget fog för att tro att så många nya lägenheter skulle behövas i Ulricehamn inom överskådlig framtid.

Politikerna har sedan velat placera ett omdiskuterat kulturhus här. I dagsläget har arbetet tagit en ny vändning. Efter kontakter med Botaniska trädgården i Göteborg finns funderingar på ett slags modern stadspark. En ny offentlig plats i staden, för att locka såväl stadens invånare som besökare utifrån. Parken syftar också till att förbättra stadens kontakt med vattnet. Fokus ligger i förslaget på besökarens eget utforskande och upptäckande. I materialvalet får växterna störst utrymme. (Bogesundsparken - ett möte mellan vatten, trädgård och stad 2003, s.3)

KULTURHUS

Diskussionen om ett kulturhus verkar vara en ständigt pågående följetong i Ulricehamn. Politikerna vill bygga ett kulturhus. Anledningarna är flera. Staden saknar en självklar plats för kulturen, och för utövande av kulturverksamhet. Främst har förslaget varit ett led i strävan att ge Ulricehamn en tydligare profil. Önskan att göra staden olik sina grannar och att kunna locka besökare till just Ulricehamn får ses som en stor drivkraft bakom idén.

Att lokalerna ska vara till för kulturella arrangemang är självklart, men baktanken har också varit att lokalerna ska kunna hyras ut för konferenser. En mer inkomstbringande evenemang.

Under 90-talet utlystes en inbjuden arkitekttävling för att gestalta byggnaden. Platsen som utsågs var det gamla järnvägsområdet. Vinnare utsågs, men finansieringen var inte klar. Medan åren gick hann en grannkommun uppföra ett liknande hus ritat av samme arkitekt. Idén med profileringen fick sig en törn.

Kulturhuset har oftast haft sina förespråkare bland politikerna, men har fått ett varierat mottagande bland allmänheten. I dagens kärvare ekonomiska läge ställs plötsligt kostnaden för ett kulturhus knivskarpt mot neddragningar inom äldreomsorgen. Kommunen verkar inte längre ha råd.



20. Exempel på ett framgångsrikt kulturhusbygge. Vara konserthus, Vara.

SAMMANFATTNING AV KOMMUNENS VISIONER

I Ulricehamns kommuns översiktsplan från år 2001, finns starka visioner kring en önskvärd utveckling i kommunen. Den önskade utvecklingen kopplas till den nya vägsträckningen, Götalandsbanan, Bogesundsparken och kulturhuset. Visionen, *Växtplats Ulricehamn*, tar sin utgångspunkt i människan, och den individuella utvecklingen. På bred front skisseras visioner och strategier för den framtida utvecklingen. Nästan samtliga samhällsområden berörs.

Kärnfrågor är att erbjuda attraktivt boende och trygg miljö för barnen, därtill möjligheter till utvecklande fritid och goda kommunikationer. Att verka för en uthållig utveckling och en öppen dialog med medborgarna finns också som huvudpunkter. Stor vikt läggs vid att verka för förbättrade kommunikationer och därmed arbeta aktivt för att förändra situationen med riksvägen och Götalandsbanan.

Kulturen får också ett eget kapitel. Där finns kulturhuset med som ett definitivt mål. Kulturverksamheten ska enligt Öp särskilt inrikta sig på barnen.

ULRICEHAMN IDAG

Sammanfattningsvis kan sägas att Ulricehamn verkar njuta av en ganska tillbakadragen tillvaro utan alltför många bekymmer. Staden kan luta sig tillbaka på sin långa historia och de uppenbara kvaliteter som finns i och omkring staden. Den gamla, fina stadskärnan lockar till flanering och shopping. En lite mer stadsmässig upplevelse. Naturen drar till sig äventyrarna och idrottsutövarna. Här finns mycket att uppleva och utforska.

Ulricehamn har förutsättningar för att utvecklas vidare till en stad där kreativiteten frodas. Där människor trivs och till en stad som blir ett populärt resmål.

...VAD MER KAN ULRICEHAMN VARA IMORGON?

Ulricehamn kan bli en regional målpunkt välkänd för sina speciella kvaliteter. Landskapliga och urbana. Bättre kommunikationer gör staden tillgänglig och insatt i ett regionalt sammanhang. Utveckling av stadens kvaliteter och en starkare profilering gör den mer attraktiv både för dess invånare och för besökare.

REFLEKTIONER

Är fysiska kommunikationer förlegade? I dagens IT-samhälle står den virtuella infrastrukturen i fokus. Ändå verkar människan fortsatt vilja resa, uppleva nya saker och träffa andra människor. Därför tror jag att de stora fysiska omvandlingar i infrastrukturen som Ulricehamn står inför kan vara avgörande för kommunen.

Ett kulturhus och en park kan vara lika viktiga. En bygd behöver något att sluta upp kring, något som kan ge orten en stark självbild. Kulturella aktiviteter bidrar också till individuell utveckling och nya idéer. För att gynna stadsutvecklingen gäller det att ge människorna utrymme att testa sina idéer och utvecklas i en kreativ och tillåtande miljö.

De förändringar som redan diskuteras i kommunen kan fungera som inspiration och som startskott för att våga sig på ytterligare omvälvningar. Viktigast är att de förändringar som görs finns med i ett långsiktigt perspektiv där Ulricehamns invånare, dagens liksom framtida, står i centrum.

Goda kommunikationer och spännande miljöer kan locka besökare till en ort som Ulricehamn. Men,

att locka turister är en svår balansgång. Turistbroshyrernas bilder blir alltmer generella, men säger ingenting om vad som är specifikt för staden.

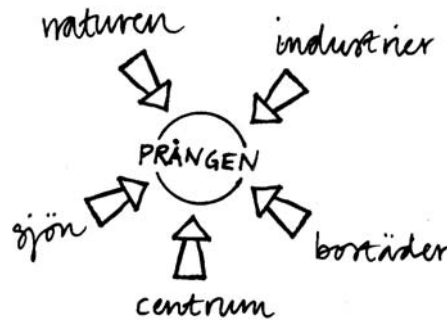
PRÅNGEN/BRONÄS/KARLSNÄS

Det finns ett område i Ulricehamn som ligger i brännpunkten för uppmärksamheten vid idéer om framtidens Ulricehamn. Det är det område som berörs mest konkret av förändringarna i infrastrukturen och som också ligger i anslutning till de platser som varit på tal i stadsparkprojektet liksom i diskussionen kring kulturhuset.

ANALYS PRÅNGEN/BRONÄS/KARLSNÄS

Prången har alltid legat lite i utkanten av staden. Idag ligger den som en rest av gamla tiders förstad, mitt emellan centrum, villaområden och externa industriområden. Prången har blivit över, mitt emellan. Halvt exploaterat men med låg nyttjandegrad.

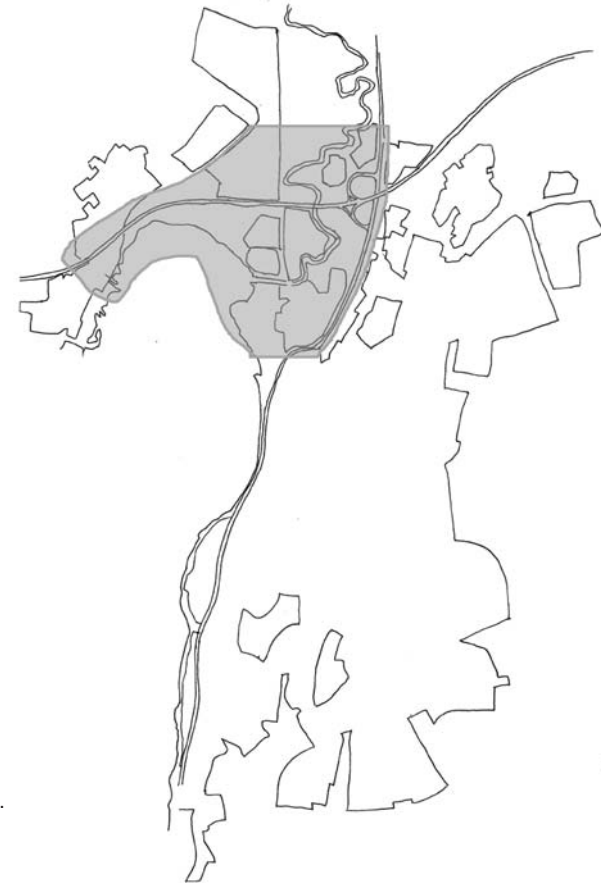
Det område som jag har valt att fokusera på skärs idag itu av riksväg 40, och det är här som den mest förmånliga platsen för en ny stationsplacering i Ulricehamn ligger. Dessa exempel är påtagliga exempel på platsens betydelse för framtiden. Det är också ett område som ligger i direkt anslutning till centrum. Det har en lång historia i staden och ett diverst användningsområde. Den breda spännvidden i verksamheter parat med ett gynnsamt läge i staden ger goda förutsättningar för en spännande utveckling. Därför har jag valt att fokusera på detta område i mitt arbete om Ulricehamns framtid. Området ligger placerat så att det kopplar samman många av stadens olika delar, i direkt anslutning ligger: sjön Åsunden, stadens centrum, bostadsområden, industrier och natur längs Ätrons lopp. Prången utgör en sällsam blandning av alla dessa element.

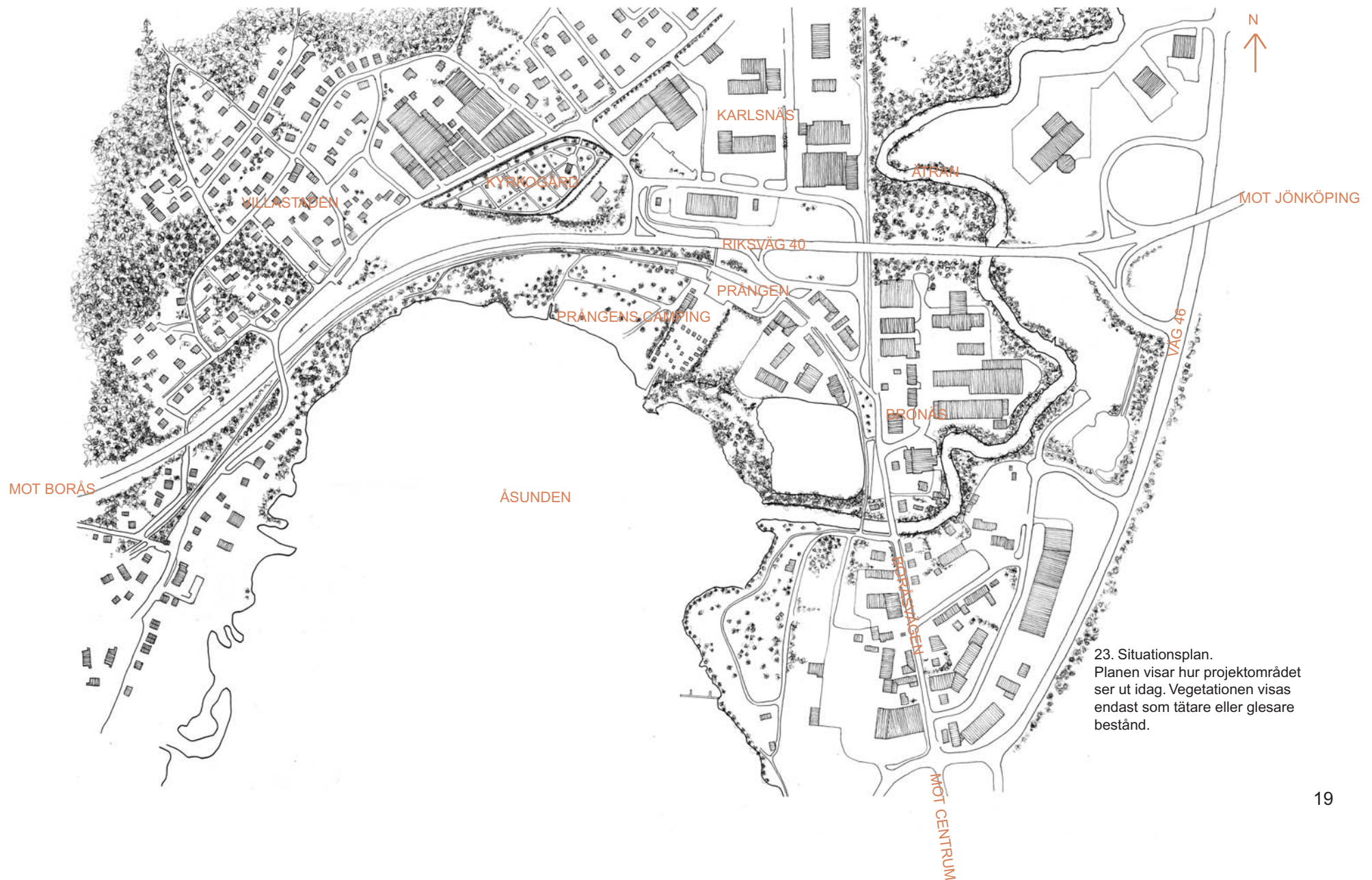


21. Prången har en strategiskt viktig placering i Ulricehamn. Området kopplar samman många olika delar av staden.

22. Kartan visar var i Ulricehamn arbetsområdet är beläget. Här sträcker sig området som behandlas längs Åsundens norra strand, från Ätrons utlopp i öster tills privata tomter tar vid nära vattenlinjen i väster. Norrut Sträcker sig Prången enligt min definition till korsningen Vistvägen/Karlsnäs vägen. I öster bildar väg 46 en tydlig gräns.

I själva verket behandlar arbetet ett område som inte bara innefattar Prången utan också delar av industriområdena i stadsdelarna i Bronäs och Karlsnäs. Prången används som ett samlingsnamn för hela området som är markerat på kartan.





23. Situationsplan.
Planen visar hur projektområdet
ser ut idag. Vegetationen visas
endast som tätare eller glesare
bestånd.

VEGETATION

Ulricehamn ligger i ett område präglat av stora höjdskillnader. Staden klättrar på en brant sluttning med sjön Åsunden framför fötterna. På andra sidan sjön reser sig nya backar Höjderna sträcker ut sig i nord – sydlig riktning och i lägsta sänkan har Åsunden bildats. I dalgången norrifrån kommer Ätran i meandrande kurvor på väg mot sydväst.

Vid Ätrans utlopp i Åsunden och längs hela nordligaste delen av sjökanten är marken låglänt. Tidigare har det varit sankt. Beteckningen *Vists mader* på gamla kartor understryker det påståendet, då mad betyder sank äng. (Bonniers svenska ordbok 1997.) I dagsläget är det mestadels väl-dränerat. Strax väster om campingen finns dock ett betydligt fuktigare område.

Där har fuktälskande högrör fått ta kommandot med älgörten i spetsen.



24. Älgört, karaktärsväxt på fuktiga ängar kring Åsunden.

Intrycket av vegetationen i området kan beskrivas som spretigt och ohävdad. Det finns ett fåtal element som väcker uppmärksamhet. Det är en rad planterade oxlar längs Vistvägen. Vägen som skiljer Karlsnäs industriområde och villastaden åt. Vidare växer ett stort antal kraftiga solitära björkar inom hela campingens område och sankmarken omedelbart väster därom. Likaså på kyrkogården. Björkar är vanliga även i andra delar av området, men märks här därför att de är i liknande storlek och ålder och växer som solitärer. Under träden



25. På Prångens camping står stora björkar spridda i en jämn gräsmatta.

finns ingen buskvegetation, utan de växer på plan gräsmark på campingen och med undervegetation av höga örter på sankmarken längre österut. Vegetationen på campingen kompletteras sommartid av ett otal krukor och lådor med pelargoner kring husvagnarna.

Övrig vegetation verkar till stor del vara naturligt eller slumpvis etablerad. Delar av sjöstranden är bevuxen med fritt växande buskar och träd av framförallt sälg, björk och al. Undervegetationen växlar, från busksnår till gräs eller örter. Ute i sjön finns ofta mindre vassbälten.

Längs Ätran är växtligheten uppvuxen. Vattnet är



26.



27. Åtran strax norr om Ulricehamn.

omgivet inte bara av strandbankar som på sina håll kan vara ganska höga och branta, utan även ofta av ett välvt tak av trädgrenar. Den frodiga vegetationen utgör också ett gott skydd för de olika djur och insekter som rör sig i åzonen.

Vegetationen på slänterna är också dominerande, på grund av att det finns gott om slänter runt riksväg 40 och dess påfarter i Prången. Grönskan på dessa verkar ha fått två former. Gräs med synbart låg skötselnivå, eller buskage. Gräsyterna

har bitvis tagit formen av ren skräpmark bevuxen med sly.

Buskarna längs vägar och cykelvägar växer i mycket olika storlekar och densitet. Längs cykelvägen precis söder om riksvägen har vegetationen skötts och gett plats för bland annat björk och hägg som tillåtit växa sig ganska stora och numera bildar en fin, vild inramning.



28. Uppvuxna träd och buskar som avskiljer Riksväg 40 från den intilliggande gång- och cykelvägen.

SAMMANFATTNING VEGETATION

Låglänt strandkant som tidigare varit sank längs Åsundens norra del.

Karaktärsarterna björk, al och sälg finns genomgående i hela området.

Vegetationen ger ett splittrat och närmast ohävdad intryck.

Stora björkar utgör tydliga, kraftiga element.



29. På östra sjöstranden, finns promenadstigar, gräsmattor och en rad vackra gamla pilar.

LANDSKAPETS RUMSLIGA STRUKTUR

På ett övergripande plan är det enkelt att definiera hur rummen skapas här. De kraftiga nivåskillnader i höjderna i öster och väster bildar klara gränser, nästan som väggar, för rummet i sänkan. Det som bryter upp den från början enkla formen är de bitvis kraftiga slänter som omger riksväg 40. Högre vegetation förstärker barriären. Både visuellt och rent fysiskt kan man säga att vägen bildar en sydlig gräns för det flacka området i Ätrans dalgång. Sjön Åsunden med närmast omgivande strandkanter bildar det andra tydliga landskapsrummet. Rummet vänder sig tydligt ut mot sjön och omringar vattenytan långt söderöver på både öst- och västsidan av sjön. Dessa stora drag uppfattas tydligt på plats, men när man går ner i skala finns det betydligt mindre att ta fasta på.



30. Vy norrut längs Boråsvägen. vallarna vid Rv 40 syns som slutpunkt på gatan. I bakgrunden Fotåsen.



31. Diagram som visar landskapets överordnade struktur. Barriärer är markerade med sick-sacklinjer och bergssidornas gränser markerade.



32. Rumsbildare och barriärskapare. Slänterna kring riksvägen är dominerande element.



33. Rörig miljö strax norr om riksvägen. En bred väg och låga industribyggnader förmår inte ge platsen några klara gränser.

Norr om riksvägen finns det få objekt att tydligt förhålla sig till. Kyrkogårdens slutna form är tydlig, men ytterst inåtvänd. Kullarnas branta sidor finns kvar för orientering, men vad gäller byggda objekt och vegetation är det svårt att hitta hållpunkter.

Barriärer. Stora industribyggnader kan uppfattas som visuella barriärer som försvårar möjligheten att orientera sig. Att området runt industrierna är privat och ofta avskärmat med stängsel minskar dessutom rörelsemöjligheten avsevärt. De luftiga omgivningarna är i själva verket svårgenomträngliga. Den stora vägen är en annan barriär. Visuellt längs en längre sträcka och i ökande grad vid av- och påfarterna. Antalet korsningsmöjligheter är också begränsat.

Även Ätran bildar ett både fysiskt och visuellt hinder. De diffusa omgivningarna kring ån gör att den inte heller blir särskilt synlig. Trots hög vegetation som kantar ån, tas effekten av en slingrande form bort av att det utanför åns absoluta närhet finns omväxlande öppna gräsmarker och hög

vegetation liksom stora industribyggnader. Ån bidrar alltså inte till att avgränsa eller definiera området.

Visuella orienteringspunkter liksom tydliga siktstråk saknas nästan helt. Det är längs stranden som det är lätt att orientera sig, i övrigt får man lita till gatornas sträckningar.

SAMANFATTNING RUMSLIG STRUKTUR

Det omgivande landskapet med tydliga höjdskillnader ger klara gränser för platsen.

Svårt finna tydliga gränser eller orienteringspunkter i den mindre skalan.

Riksvägen med sina slänter avdelar rummet och bildar en barriär.

Byggnaderna underlättar inte för att orientera sig inom området. De stänger av vyer och där öppna vyer leder in blicken finns ofta avspärningar med staket.

Ätran bildar fysisk barriär, och tillsammans med den uppvuxna vegetationen kring ån även en visuell.

Det är svårt att orientera sig i området.

VÄGAR OCH GATOR

Gatorna i Prången bildar ett slags glest nät med väldigt olika struktur i olika delar av området.

I bostadsområdena till väster är gatorna planerade på ett ganska traditionellt och ytterst rationellt sätt. Gatorna har med stor säkerhet byggts i samband med respektive utbyggnadsetapp och löper i fina kurvor med möjlighet för varje villaägare att backa rakt ut från sin garageuppfart och köra iväg



34. Gatubild från industriområdet strax norr om nuvarande Riksväg 40.

I områdena dominerade av industrietableringar består gatorna av mer löst sammanfogade segment. Synbart verkar varje byggnad ha uppförts först och sedan har en väg eller infart byggts. Detta ger många korta infartsvägar till enskilda byggnader och flera gator med vändzon. Här kan man säga att det inte heller finns någon tydlig väghierarki. Gatans bredd säger ingenting om dess betydelse. Den på många ställen överdrivna bredden på gatorna leder också till att de tar mycket plats.

Den enda delen som är av äldre datum är den raka Boråsvägen. Det är den enda egentliga kopplingen som Prången har till centrala Ulricehamn. Tidigare gick den i en båge runt Åsundens norra ände och krånglade sig sedan åt Boråshållet genom att först ta en sväng söderut. Idag ansluter den till villorna och industrierna norr om riksvägen och har blivit en underordnad påfart till riksväg 40. Boråsvägen är förlängningen

av den centrala gågatan och byter bara riktning vid Lillatorg/Grodparken. I andra änden får Boråsvägen en mer diffus upplösning. Tack vare påfarternas svängar får bilisten upplevelsen att gatan tar slut i en grässlänt. Ett mål eller en punkt att orientera efter saknas. Det går fortfarande utmärkt att påbörja sin resa till Borås via Boråsvägen.



35. Boråsvägen sedd norrifrån, in mot staden.

Riksväg 40 är den absolut mest dominerande delen av infrastrukturen. I Ulricehamns tätort finns tre ställen där man kan korsa den med bil och dessutom två extra gång- och cykeltunnlar. Vägen tjänar främst som genomfartsled och som transportled för resor mellan Ulricehamn och andra städer. Den andra viktiga stora vägen är väg 46, som leder från Ulricehamn norrut mot Falköping och Skövde.

Fotgängare är det ganska dåligt sörjt för. Det finns trottoarer längs en del gator, men de kan också helt plötsligt ta slut. Det är heller inte så många som rör sig i Prången. De flesta promenerar längs de gång- och cykelvägar som finns. Dessa är i gott skick och verkar uppskattade av både hundägare och cyklister liksom av rullskidåkare. Viktigt att nämna är också den asfalterade före detta banvallen som leder rakt norrut ut ur Ulricehamn. Kommunen har ett väl utbyggt nät av cykelvägar som också marknadsförs i informationsmaterial till turister. Cykelvägarna fungerar som lättanvända entréer till landskapet utanför staden.

36. Riksväg 40 sedd från vilområdet i nordväst.

SAMMANFATTNING VÄGAR OCH GATOR

Riksväg 40 med trafikplatser dominerar området totalt.

Ingen tydlig väghierarki.

Breda gator och oändliga parkeringsytor dominerar i industriområden.

Bristande planering och skötsel av planteringar längs med vägar ger intryck av ingemansland.



BEBYGGELSENS ORGANISATION



På en svartvit karta med alla byggnader inprickade, ser man tydligt en grov uppdelning på olika funktioner. Bostäder i form av enfamiljshus i väster och större byggnader med industrier och kontor i öster.

Bostadsområdena i väster ser ut att vara klart organiserade. Med lite kännedom om landskapets topografi kan man också se att bebyggelsen är anpassad efter höjdskillnaderna och löper i kurvor längs sluttningarna.

Vad gäller industrietableringarna i den norra delen



38. Villaområde i väster. Fotåsen i bakgrunden.

är de desto mer spridda. De är inte ens så starkt organiserade att man klart kan utläsa var gatorna går, d v s själva byggnaderna är uppenbarligen inte orienterade efter gatorna eller har anpassats efter inbördes förhållanden. Förmodligen har varje byggnad placerats mitt på en rejält tilltagen tomt. Detta har lett till att miljön omkring industrier och verkstäder domineras av stora asfaltsplaner och rejält tilltagna infarter.

I området närmast centrum finns delvis gammal



39. Industriområde norr om riksvägen.

bebyggelse kvar sedan den tid runt sekelskiftet 1900 då detta område var stadens utkant där nya småindustrier etablerades. Redan tidigare låg ångsågen och tegelbruket här. Även fattighuset var tidigare beläget här, men lades ner, liksom sågen och tegelbruket. Under 1900-talet har området byggts ut successivt och resultatet har blivit en mångfald olika sorters byggnader och byggnadsstilar. De äldre byggnaderna var orienterade efter gatan, den tidigare så viktiga Boråsvägen. Senare rivningar och tillägg har luckrat upp strukturen betydligt

Inga enskilda byggnader kan sägas sticka ut från mängden. Variationen är stor, så det skulle krävas mycket för att synas. Enhetlighet uppnås endast i villaområdena och till viss del i verksamhetsområdet norr om riksvägen. Där är verksamheterna fokuserade på mekaniska verkstäder, bilförsäljning och byggmaterial.



40. Äldre bebyggelse längs Boråsvägen.

SAMMANFATTNING BEBYGGELSENS ORGANISATION

- Stora kontraster mellan olika delar av området.
- Blandad bebyggelse speglar blandade verksamheter.
- Få offentliga lokaler.
- Spontan föryngring av husbeståndet.

VERKSAMHETER OCH MÅLPUNKTER



41. Diagram som visar fördelningen av olika verksamheter i byggnaderna. blått = bostadshus brunt = industri grönt = affärsverksamhet/verstad orange = offentlig verksamhet



42.

Inom området kring Prången blandas bostadshus med kontor, industri och handel.

Det är bara villaområdena norr och väster om riksvägen som är homogena i sin struktur och sitt användningsområde. Det verksamhetsområde som ligger som en triangel strax norr om riksvägen är också homogent trots sin skenbara brokighet. Mängden av varierande plåtbyggnader, nätstäng-

sel och parkeringsytor bildar en jämn smet där inget sticker ut. Verksamheterna domineras av bilverkstäder med försäljning och handel av typ byggvaruhus.

I området kring Boråsvägen förekommer däremot en större blandning av alla möjliga typer av verksamheter. Bostadshus ligger sida vid sida med lättare tillverkningsindustri, kontor och affärer. En märklig men dynamisk och fungerande mix. De enda verksamheter som inte passar in i blandningen är sågverket och lastbilscentralen. Dessa alstrar mycket tung trafik och sysslar med verksamhet som kan uppfattas som störande för människor och miljö.

Målpunkterna inom området utgörs till stor del av handel och verksamheter som t ex bilprovning och polisstation. Det finns många arbetsplatser men få samlingspunkter för fritidsaktiviteter eller lokaler för föreningar eller kulturell verksamhet. Campingen utgör sommartid ett slags samlingspunkt då den erbjuder både kiosk, minigolf och kanotuthyrning.

I större delen av området är det bilarna som hörs och syns mest. Särskilt Riksväg 40 med mycket tung genomfartstrafik dominerar. Affärerna och verkstäderna är i hög grad anpassade till biltrafik, så även de som har Prången som mål förflyttar sig mest med bil.

Det finns inga offentliga lokaler eller föreningslokaler i Prången, så efter verkstädernas stängningstider blir det väldigt tyst och stilla. På sommaren blir situationen något annorlunda eftersom Prångens camping och badplats är välbesökt.

De flesta dagar är det lugnt i Prången.

SAMMANFATTNING VERKSAMHETER OCH MÅLPUNKTER

- Stor blandning av verksamheter.
- Vissa verksamheter verkar störande på närmiljön.
- Offentliga samlingslokaler saknas.
- Bristande tillgänglighet för fotgängare och cyklister.

SAMMANFATTNING - PRÅNGEN/BRONÄS IDAG

Analysen är koncentrerad på de aspekter jag funnit intressanta i ljuset av de planerade förändringar som står på tur i Ulricehamn. Sammanfattningsvis vill jag betona några saker som jag ser som områdets svagheter respektive starka sidor.

Som brister ser jag de öppna, odefinierade ytor som sträcker ut sig kring industrier och vägar. De saknar uppenbar användning eller någon form av organistaion. Byggnaderna saknar rumsskapande funktion och grönska har tilldelats en minimal roll.

Den planlösa etableringen av industrier har försämrat det intryck området ger, liksom dess status. Risken finns att läget försämras ytterligare då företagen får fria händer i valet av etableringar.

Det är få människor som rör sig i Prången till fots. Gatorna och den typ av verksamheter som finns, är tydligt anpassade för att åka bil.

Tydliga starka drag i Prången är det omgivande landskapet inklusive den tydliga kopplingen till vattnet. Åsunden bildar fond till mycket av det som händer här. Vattnet bidrar till stadsdelens identitet och ger dessutom mycket rymd och ljus.

Speciellt för Prången är också läget i staden. Prången fogar samman centrala staden med den utpräglade förstaden, i form av industrier och villaområden, och har dessutom närkontakt med naturen.

Prången har flera kommersiella målpunkter och

ett läge nära stadskärnan. Blandningen av verksamheter och byggnader bidrar till att ge ett splittrat intrycket men också till spänning och att göra området intressant att vistas i.

För rekreation finns goda möjligheter i Prången. Både i campingens utbud och möjligheterna i, på och vid vattnet. Det finns dessutom potential att se Prången som utgångspunkt för utflykter till landskapet utanför staden.

2

..... VISIONER OCH FÖRSLAG

Ulricehamn ligger idag inte i den svenska samhällsdebattens centrum. En liten stad långt från en storstadsregion. De planerade förändringarna i stadens infrastruktur känns ännu mer intressanta då de inträffar i en sådan liten ort.

En flyttad riksväg 40, ny järnväg, Bogesundsparken och kulturhus. De fyra beskrivna förändringarna kan ses som utlösande faktorer för att ge styrfart till en möjlig utveckling. I förslagsarbetet tar jag avstamp i det som finns där idag, men ser dessa förändringar som startskottet för att någonting ska kunna hända. För att kunna peka på möjligheter till förändringar tror jag att de är absolut avgörande.

FRAMTIDENS PRÅNGEN/BRONÄS

Med en ny järnväg och bättre landsvägsförbindelser till omgivande orter har Ulricehamn fått ny status i regionen och möjlighet att attrahera fler människor och företag.

I Prången och Bronäs blir de fysiska förändringarna som mest påtagliga. Området kan få en helt ny aktualitet i staden.

Inte bara i förhållande till resten av Ulricehamn är utvecklingen i Prången viktig. För att kunna bli en fullgod stadsdel är det viktigt att området i sig själv fungerar. Goda platser där människor vill

stanna upp, är avgörande för att göra stadsdelen till en levande del av staden.

Min vision för framtidens Prången/Bronäs är att området ska bli en välkomnande entré till Ulricehamn. Dessutom ska det på ett självständigt sätt bli en aktiv del av staden och på så sätt koppla samman stadsdelar som idag ligger avskärmade från varandra. Dessutom bör Prången kunna bli utgångspunkt för friluftsliv och kontakter med omgivande landskap och friluftsområden.

I mitt arbete har jag valt att koncentrera mig på tre aspekter som jag anser avgörande för om Ulricehamn ska kunna tillgodogöra sig de förändringar som är på gång på ett fullgott sätt.

TRE ASPEKTER FÖR FRAMTIDENS ULRICEHAMN



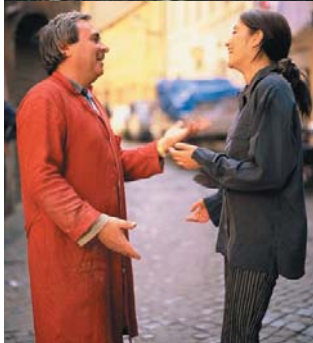
Ankomst Ulricehamn

Att marknadsföra staden handlar om att visa också tillfälliga besökare stadens bästa sida.



Åsundens strand

Fantastisk rekreationsresurs som idag utnyttjas brisfälligt.



Boråsvägen

Bildar i framtidens Ulricehamn länken mellan dagens centrum och den nya järnvägsstationen.
Bakgata med potential för stadsliv.

ANKOMST ULRICEHAMN

Idag möts en besökare som närmar sig Ulricehamn mest av stora trafikapparater och tröstlöst impediment. Kommunen trycker på vikten av besöksnäringen. Det är en sektor som växer och skapar nya arbetstillfällen. För att ta vara på den resurs som Ulricehamn besitter bör också första anblicken av staden berätta något om den. Väldigt många bilresenärer har aldrig svängt av Rv 40 för att se vad som döljer sig bakom trafikskyltar och ridåer av sly. Med en ny järnväg blir mängden förbiåkare än större, alla dessa är presumtiva turister eller bosättare i Ulricehamn.



45. Kritiska platser för hur resenärer uppfattar Ulricehamn.



46. Så här ser det ut kring de stora vägarna i Ulricehamns tätort.

ANKOMST JÄRNVÄG

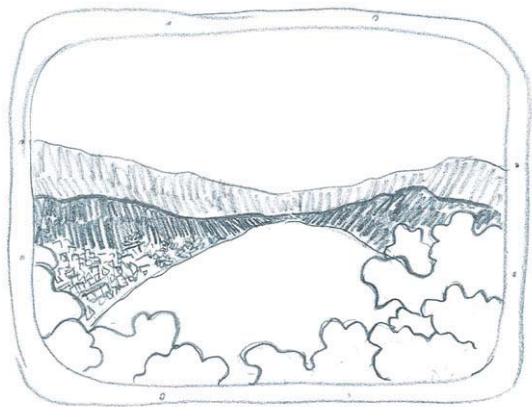
Stationsområdet blir en viktig port till Ulricehamn. Där borde staden visa en god sida. Förutsättningarna finns redan, genom närheten till sjön och vyerna över omkringliggande kullar.

Det förslag till stationsplacering som föreligger idag, (se sid —) med en ny järnväg på en bro genom Prången, ger en god chans att skapa ett attraktivt och inbjudande stationsområde. Särskilt för

resenärer som anländer västerifrån finns naturligt en härlig vy att njuta av när tåget bromsar in mot stationen. I det underlag för fördjupning av översiktsplan som är utförd, finns ett förslag till stationsområde. Där ligger dock själva stationen gömd bakom stora offentliga lokaler. Mitt förslag är istället att hålla kontakten med vattnet och det omgivande landskapet öppen. Att bevara och förstärka fina utblickar och att göra Åsunden mer synlig från tåg och från stationsområdet. Grönområdet görs

också mer tillgängliga genom att stationen direkt kopplas samman med Bogesundsparken och ett grönstråk runt sjön.

Viktiga och självklart önskvärda nybyggnationer kan placeras i stationens närhet, men centrerade runt Boråsvägen. Därmed uppnås ett tydligare gatustråk och vägen in mot stadens centrum markeras tydligt genom en ökande täthet.



47. Tänkt utsikt från tågfenstret över Åsunden och med björkar i förgrunden. Ulricehamn till vänster.

48. Den som anländer till Ulricehamn bör se en intressant och inbjudande sida av staden när hon anländer till staden. Här har området mellan stationen och sjön öppnats upp och bildat ett parkstråk med björkar. Utsikten mot sjön med omgivande kullar i fonden förstärks. Till vänster kan stråket in mot centrala Ulricehamn anas.



ANKOMST BILIST

De verksamheter som är viktiga för en stad behöver inte alltid synas så tydligt. I Ulricehamn blir det extra tydligt när man ser industri- och verksamhets-området norr om nuvarande riksvägen. Där har verkstäder och industrier vuxit upp utan synbar övergripande planering. Det är ingen vacker syn som möter den som tar sig dit eller som ser området från ett tågönster.

Med en ombyggd riksväg 40 kommer väg 46 att utgöra entré till staden för bilister. Bredvid vägen ligger idag bilhandlare, mindre verkstäder och

stora områden impediment. Det är svårt att uppfatta den miljön som tilltalande.

För att förbättra situationen krävs medvetna ställningstaganden vid varje förfrågan om ny verksamhetsetablering i staden. Hänsyn måste tas till hur stadsbilden påverkas av varje nyetablering. Det är viktigt att utnyttja marken effektivt, det vill säga förtäta. På så sätt går det att undvika vidsträckta, tomma områden på varje tomt. Förtätning ger staden en tydligare gräns och gör den lättare att läsa av besökare och orsbor.



49. Detta område blir i framtiden det som möter bilister på väg in mot Ulricehamns centrum.

I redan etablerade områden är det mycket svårt att ändra på exempelvis fastighetsgränser och byggnaders organisation. Här kan vegetation användas för att ge sken av ett tätare och mer välorganiserat område och en väl definierad gräns för staden.

Eftersom Ulricehamn växer i långsam takt, ger alternativet med en mer genomtänkt etablering av verksamheter endast resultat på riktigt lång sikt. Att istället jobba med vegetation ger ett snabbare resultat och kan fungera väl tillsammans med befintlig bebyggelse.

Vegetation kan i själva verket bidra till att just förenkla platsen, göra den mer lättläst och överskådlig. Vegetation iform av exempelvis trädrader kan betona stråk och på så sätt visa riktningar. Det blir lättare att orientera sig, inte minst för gångtrafikanter. Enkelhet blir ledordet för hur vegetationen används. Både vad gäller artval och typ av planteringar. Växtval bör anpassas efter befintliga växter.

I Industriområdena i Ulricehamn är gatusektionerna ofta breda och skulle kunna rymma en eller två trådrader. För att också förbättra situationen för gångtrafikanter och för att framgångsrikt knyta ihop staden med målpunkter i det omgivande landskap bör det på vissa ställen finnas en gångbana.



50. Sektion som visar exempel på hur gatusektionen kan ändras för att förbättra situationen för både bilister och gångtrafikanter. Träden definierar gaturummet och markerar viktiga stråk.

Ett exempel på hur man kan använda vegetation för att strukturera upp ett rörigt stadsrum ges här intill. Där har man jobbat med det enklaste av alla vegetationstyper. Klippt gräsmatta.

EXEMPEL: Broplan i Mölndal

Ett fint exempel på hur en rörig trafikmiljö kan förvandlas till en lugn omgivning för viktiga funktioner är Broplan i Mölndal. Där har landskapsarkitekten Håkan Johnsson tillsammans med konstnären och designern Mats Theselius lyckats skapa en häpnadsväckande plats, fri från det överflöd av information som modern stadsmiljö ständigt erbjuder.



51. Broplan Mölndal och omgivande trafikapparat före omgestaltningen.

Formgivarna har valt att istället för att tillföra nya saker, försöka skala bort allt som inte är absolut nödvändigt. Vägarnas utformning har istället blivit tydliga i en enkel modellerad gräsyta. Belysning och vatten förstärker de skenbart enkla linjerna. (www.area.lar.se/artiklar/0011pro7.htm, 2002-11-16.)

Mölndal är i mångt och mycket en passage till och från Göteborg. I och med omgestaltningen av Broplan har orten äntligen fått en identitetsskapande plats.



52. Broplan idag.

SE MEN INTE RÖRA-



53. Läge för se men inte röra-park

Öster om väg 46 och söder om nuvarande riksväg 40 ligger ett område som i nuläget mest verkar vänta på exploatering. Den ligger placerad i blickfånget för både bil- och tågresenärer. Istället för planlös industrietablering skulle den kunna bli en vacker park att titta på från tågönstret. I första hand en "se men inte röra-park", men också en resurs för att ta hand om dagvatten. Det finns naturligtvis ingen motsättning mot att använda området som en vanlig park, men lite grövre drag och låg skötselintensitet kan anses vara grundförutsättningar. Detta på grund av läget bredvid järnvägen och infartsvägen och att parken inte kommer att gränsa mot bostäder. För att ta hand om dagvattnet behövs sedimentationsdammar och strömmar, vilket ryms inom området. Lillsjön, som nyligen muddrats skulle kunna ligga sist i systemet av vattendrag. Vintertid kan parken bli mer användarvänlig om dammen fryses för skridskoåkning.



54. Vatten kommer alltid att vara framträdande i parken. Genom Ätran, damm, vattendrag, översilningsängar och fuktängar. Vattnet tillför spänning och skönhet, samtidigt som det måste organiseras för att på bästa sätt ta hand om dagvattnen från omkringliggande hårdgjorda ytor. Ätran lyfts också fram genom arrangementet och sätts i ett sammanhang. Enkla gångstigar gör parken tillgänglig.



55-56. För att uppskatta parken från tåget eller vägen kan det vara lämpligt att arbeta med ett fåtal arter och starka kontraster. Dungar av körsbär ger en fantastisk blomning på försommaren och dessutom starka höstfärger. Ängsull trivs i fuktig, näringsfattig miljö¹. Om den trivs i de fuktigare partierna av parken skulle den kunna sprida ut sig i stora bestånd och ge en tydlig karaktär åt området.

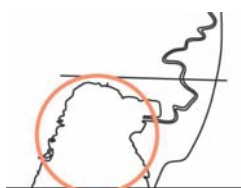
ÅSUNDENS STRAND

Ulricehamn har mycket att vinna på att skapa ett tillgängligt, attraktivt grönstråk runt sjön. Åsunden är ett naturligt blickfång för den som rör sig i Ulricehamn. Dessutom är sjöstranden ett populärt promenadstråk, trots att den idag bjuder

på få upplevelser och bitvis är svårtillgänglig. Att förlägga den nya Bogesundsparken till Åsundens östra strand kommer att stärka området och ger äntligen Ulricehamn en genomtänkt "waterfront".

I kommunens planer för Bogesundsparken framgår att parken är tänkt att fungera som ett möte mellan staden, vattnet och trädgårdskulturen. Det sjönära läget och de fuktigare partierna ska enligt den preliminära planen tydliggöras i gestaltningen. Parken ska fungera både som en lokal oas och ett turistmål för tillresande besökare. Samarbetet med Göteborgs botaniska trädgård borgar för en viss mån av extra uppmärksamhet. (Bogesundsparken - ett möte mellan vatten, trädgård och stad. 2003.)

För att förstärka de positiva effekterna av parken, och ge besökarna större valfrihet av rekreation



57. Åsundens strand.

bör parken knytas samman med resten av sjöstranden och bilda ett större tillgängligt område. Då kan stadskärnan också kopplas samman med områdena strax utanför staden.

Om området längs sjöstranden knyts ihop och ges en medveten utformning vidgas användningsområdet och staden och det omgivande landskapet får tydligare kopplingar.

Campingen ligger idag i ett något ogynnsamt läge. Den stora vägen stjälar ljudrummet, och blockerar visuellt. Ändå är den populär och välbesökt. När vägen försvunnit får campingen bättre förutsättningar och kan ha utökad service. Då Bogesundsparken är byggd och stråket runt sjön utvecklats kommer campingen att ligga centralt placerad i ett viktigt stråk.

Till campingen kan knytas en mängd aktiviteter som har med friluftsliv och båtliv att göra. Att anknyta till den gamla kurortstraditionen med ett kallbadhus kunde locka besökare. Placering av ett kallbadhus närmare stadens centrum vore mer

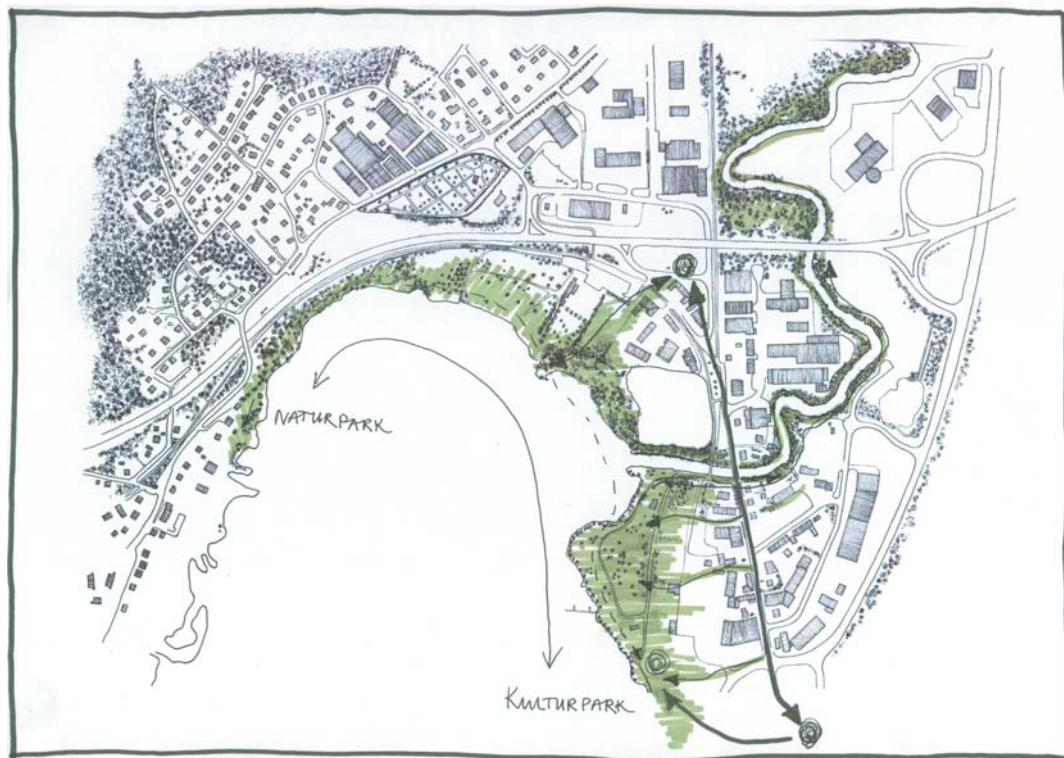


58.

fördelaktigt.

Väster om campingen tar en fuktäng med spridda träd vid. Fuktängen har många kvalitéer och bjuder på skiftande upplevelser. Den sankna marken är känslig, särskilt vid regn, men med hjälp av spänger kan betraktaren komma nära, utan att störa växterna. Fuktängen kan idag inte klassas som särskilt artrik, men med kompletterande plantering av vilda växter kommer dess dragningskraft att öka.

PARKENS ORGANISATION



59. Bogesundsparken i väster får ett kulturpräglad uttryck. Med växande avstånd från stadskärnan är det rimligt att parken ges ett mer vildvuxet uttryck, kopplat till färre förväntade besökare och lägre skötselintensitet.

Parkstråket runt sjön ges en gradient i sitt uttryck. Den nya Bogesundsparken blir en utpräglad kulturpark som gradvis blir mer och mer naturlig åt väster. Gångstigar knyter ihop det hela och leder besökarna runt. I väster kan parkernas gångstigar knytas ihop med befintliga gång- och cykelvägar för vidare utflykter längre från bort från staden.



60. Sturebadet, vid Ätrans utlopp, med fritidsbåtar och klippta gräsmattor. Kulturpark som sätter tonen i området för Bogesundsparken.

PARKENS VEGETATION

Vatten blir självklart det genomgående temat. I den friare parken i väster finns redan idag en intressant flora i den fuktiga ängen. I framtiden kan den förstärkas med kompletterande planteringar och skötselåtgärder. Dagvatten från hårdgjorda ytor i anslutning till nya stationen kan ledas ut i ängen och ge en större fuktgradient. Stigar kan anordnas som leder besökaren nära växter och djur. Spänger skyddar den känsliga marken, och blir

härliga promenadstråk, även för rörelsehindrade.

En park av detta slag kan användas i pedagogiska syften, för att visa olika växtsamhällen och peka på biologiska processer.

Camping och bad blir fortsatt dominerande inslag i området.



61. Spänger över fuktiga områden skyddar ömtålig mark och håller fötterna torra. Underlättar framkomligheten för rörelsehindrade. Dessutom kan man komma riktigt nära växterna. Exempel på växter till höger. Medurs från toppen: 62. Blåtåtel 63. Skogsfräken 64. Kärrfibbla 65. Vitsippa 66. Hultbräken 67. Humleblomster.



BORÅSVÄGEN

Med en järnvägslinje genom Ulricehamn och en station i Prången, har förutsättningarna för stadens organisation förändrats. Gågatan och torget vid rådhuset kommer alltid att vara Ulricehamns stadskärna, men Prången har plötsligt fått den nya rollen som Ulricehamns andra centrum. Ett område som dessutom kommer att hälsa nya besökare välkomna. Stadens tyngdpunkt förskjuts, och förbindelsen mellan dagens centrum och den nya tyngdpunkten i Prången blir viktig.



68.



70. Boråsvägens sträckning mellan järnvägsstationen och centrum. Möjliga gångvägar och utblickar mot Åsunden också markerade. Jämför plan över stadskärnan på sid. 8. Ovanstående diagram utan skala.

Boråsvägen är det gatustråk som binder samman stationsområdet med stadens centrum. Både intressant och viktigt är också att gatan ligger i anslutning till Bogesundsparken och med Åsunden alldeles runt hörnet.

Utformningen av Boråsvägen, med en brokig samling hus och verksamheter, blir avgörande för att levandegöra stationsområdet och koppla det till staden. Att förbättra gatumiljön och tydligt visa på närheten till parken, och att synliggöra den i gatumiljön, ger också stora vinster och ökar attraktiviteten.

NYBYGGNATIONER

Vid behov av nybyggnationer och nya verksamheter kan dessa med fördel förläggas till Boråsvägen. En tätare koncentration av verksamheter och målpunkter gör att fler människor rör sig i området,

och att gatumiljön blir tätare och uppfattas som mer attraktiv

Boråsvägen har redan idag flera butiker och verkstäder. Det finns dock vissa luckor i bebyggelsen och ett fåtal byggnader i mycket dåligt skick. Detta är naturligt i en stad och kan bidra till att det uppfattas som en miljö full av möjligheter. Att skapa en stadsväv som är "komplett", eller färdig, leder mest till att miljön känns tillrättalagd och saknar förankring i området.



71. Bild från Boråsvägen med gammal industribebyggelse.

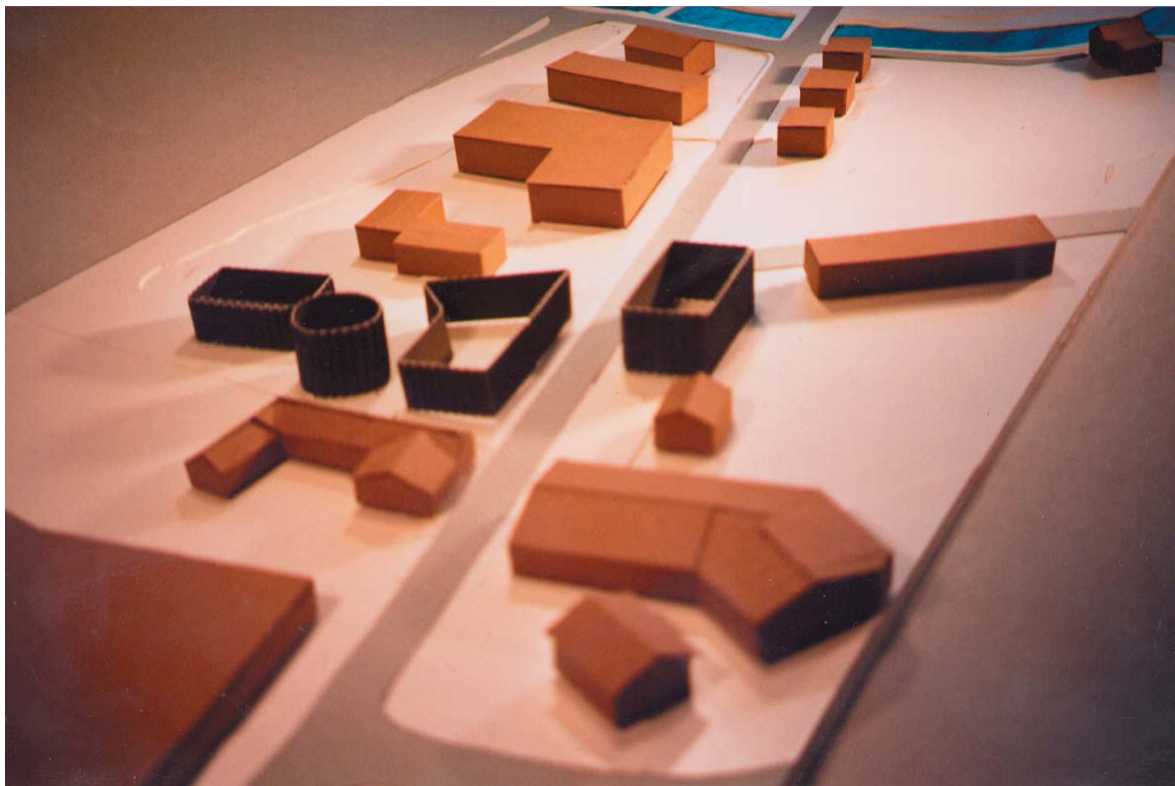


72. Det nybyggda tp-huset med ett flertal butiker och verksamheter. Mittemot en ödetomt.

TILLFÄLLIGA ANVÄNDNINGSSOMRÅDEN

I en liten stad som Ulricehamn är det svårt att omedelbart hitta exploatörer till lediga tomter. Det finns för tillfället en öde tomt alldeles vid Boråsvägen, som idag består av en stor jordhög. Den kan förhoppningsvis bebyggas i framtiden, men det är viktigt att den får en tillfällig användning i väntan på något mer permanent. Ett exempel kan vara att ungdomar får tillstånd att bygga sin egen skatepark, eller att enkla boulevaner görs i ordning. Varför inte en bygglekplats? Friytor bör användas. Träd kan också planteras i förebyggande syfte. Då finns redan en stomme att bygga upp hus i.

HUS SOM RUMSSKAPANDE ELEMENT



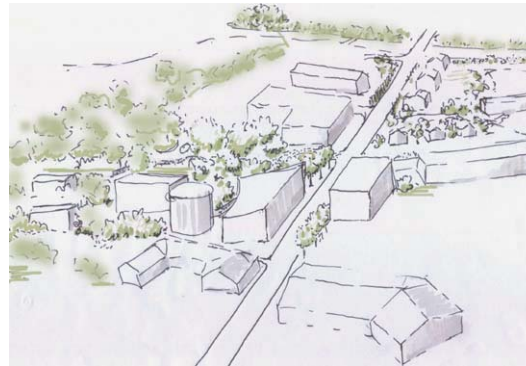
73. Modellen visar hur byggnader kan förändra gaturummet. Befintliga hus i ljusare brunt. Modellen är tänkt som en volymstudie, byggnadernas storlek eller form är inte anpassade till någon verksamhet. Förslaget att placera hus på båda sidor om gatan visar också hur gatan påverkas av byggnadernas höga väggar. Gaturummet knyts ihop och blir tydligare.

DET GRÖNA



74. Exempel på princip hur nybyggnationer succesivt kan styras mot ett visst mål med gatumiljön. Att stänga till gatan mot öster och ge en mer öppen struktur åt väster, understryker kopplingen till sjön och parken längs dess strand. Med konsekvent genomförda planteringar i gränzonen mellan husen och parken blir kopplingen god och bostädernas kvalitet hög.

Med Bogesundsparken alldeles intill och Ätran som ett grönblått band tvärs över gatan är Boråsvägen redan ihopkopplad med det gröna runt om. För att ytterligare förstärka detta och för att göra Bogesundsparken synlig och tillgänglig för tågresenärerna kan parken dras in mellan husen och tvärs över gatan. Hus i park är ett välkänt fenomen, och passar alldeles utmärkt här, med en nyanlagd park alldeles intill.



75. Parken lever mellan husen, med grönska gångstråk och platser.



76. Modell som visar hur parken smyger in i gatumiljön, mellan bygganderna.

Det finns goda möjligheter för att bygga bostäder i området mellan Boråsvägen och Bogesundsparken. Bostäderna får ett attraktivt läge. Precis vid sjön och med närhet både till järnvägsstation och centrum. Anläggning av gator och parkeringsplatser kan samordnas mellan parken och de nya bostäderna.

En fastighetsreglering skulle behövas, då tomterna i nuläget är uppdelade i stora bitar, anpassade för industriexploatering.



77. Boråsvägen korsar Ätran nära dess utlopp i Åsunden.

Vegetationen längs med Ätran är kraftig, men kan kompletteras med plantering för att tydligare artikulera närvaron av ån.

I den södra änden av Boråsvägen behövs också ett genomtänkt anslag i vegetationsgestaltningen. Där ansluter Boråsvägen till stadskärnan. Här öppnar också vyerna ut över Åsunden upp sig och det är här som Bogesundsparken möter staden. I dagsläget ligger här en stor byggnad med föga tilltalande fasad. Dess parkering tar också upp mycket visuell plats. För att Bogesundsparken skall komma till sin rätt är det viktigt att den inte

blir en avskärmad del av staden utan här ges en stark koppling.

KULTURHUS

Med lyckade satsningar på olika former av kulturhus i närliggande kommuner såsom Vara och Vårgårda, är det förstäeligt att kulturhusprojektet i Ulricehamn har avskrivits. Poängen med att skapa sig en profil tack vare en byggnad, verkar inte längre aktuell.

Istället kan idén angripas från en annan sida. Kanske ett kulturhus kan uppstå från kommuninvånarnas behov. Som en mötesplats där människor med skilda intressen, kunskap och åsikter kan träffas. Ett hus med många möjligheter till att utöva alla former av föreningsverksamhet och kultur. Ett kulturhus som ren utställningshall är inte vad Ulricehamn behöver, utan en byggnad för aktivitet och eget engagemang.

Stora lokaler kostar mycket pengar, både i uppförande och under användning. I en liten ort som Ulricehamn vore det därför utmärkt om lokalerna kunde vara flexibla och användas till många olika verksamheter.

En god idé vore att flytta stadens gymnasieskola till området kring Boråsvägen. Ett stort steg, till hög kostnad, men med nya lokaler i bra läge skulle både skolan och stadsdelen få en skjuts.

Istället för att stå tomt de flesta kvällar och helger, kan skolans lokaler bli det flexibla kulturhus som staden skulle behöva. Skolbyggnaden kan utnyttjas för kvällskurser och studiecirkel, även konferenser och utställningar kan anordnas. Till detta krävs eftertanke och generösa och flexibla lokaler. En aula, eller samlingssal kan också fungera som konsertsal och för teaterföreställningar.

Där har kommunen ett kulturhus, och ett mer användbart sådant. Om samma lokaler används för

utställningar och konferenser blir gymnasieeleverna delaktiga i en kreativ miljö i staden. Istället för att de håller till ensamma i stadens utkant, med bristfälligt utbyte med stadens näringsidkare eller kulturarbetare, blir förutsättningarna för täta kontakter bättre.

I området ligger redan idag en avdelning av Viskadalens folkhögskola. Dess verksamheter skulle också kunna samköras inom samma ramar, liksom en önskad satsning på samarbete med högskolan i Borås.

Folklivet i Prången kommer att förändras i grunden. Idag är stadsdelen lugn och domineras till stor del av biltrafiken. I framtiden kan detta förväntas ändras till att fler rör sig till fots och med cykel längs Boråsvägen. Järnvägsstationen ligger till grund för denna vitalisering av stadsmiljön. En offentlig lokal skulle också i allra högsta grad bidra till detta.

Den ostrukturerade miljön längs Boråsvägen inbjuder invånarna till att själva vara med och

påverka sin omgivning. Istället för att planera färdigt, är det viktigt att lämna öppningar och för brukarna att sätta sin egen prägel på platsen. Den förändringsprocess som startat av förändringarna i infrastrukturen kan fortsätta i en öppen dialog med kommuninvånarna. I miljön längs Boråsvägen finns utrymme för deras initiativ att också fullföljas.



78.

3



AVSLUTANDE
REFLEKTIONER



Under arbetet med detta projekt har jag börjat uppfatta Ulricehamn alltmer positivt. Jag kan prata vitt och brett om de natursköna omgivningarna och den pittoreska stadskärnan. Ändå blev jag minst sagt förvånad när jag fick veta att två, med mig jämnåriga, bekanta skulle flytta dit. – Hur kan de vilja bo i Ulricehamn, tänkte jag. Inte ens tanken på blånande berg, sjöar och skidbackar kunde få mig att riktigt förstå. Jag inser att det jag uppfattar som positivt inte räcker för mig. Är det då något viktigt som saknas i Ulricehamn? Tekniskt sett finns allt jag behöver inom stadens gränser, möjligtvis med undantag av viss stadspuls. Kanske är det istället i min upplevelse något saknas.

Varje gång jag kommit till Ulricehamn har jag kommit som en betraktare. Jag har registrerat staden men aldrig skaffat mig en personlig koppling till den. Jag har få subjektiva upplevelser eller erfarenheter därifrån. För mig är Ulricehamn en ort, som har vissa positiva och negativa attribut kopplade

till sig, men det är ingen plats jag har en personlig relation till. Kanske är det därför jag har svårt att se Ulricehamn som annat än ett bra utflyktsmål.

Min intention i början av ex-jobbet var att komma med konkreta lösningar på problem i Ulricehamn, och särskilt i Prången. Medan processen fortskred fann jag istället större intresse i att fokusera på, och försöka identifiera, resurser. Jag har hela tiden haft Ulricehamns bästa framför ögonen. I den mindre skalan är det goda platser jag vill skapa. Ju mer jag arbetat med projektet, desto mer ställer jag mig frågan om man alls kan skapa platser?

Vad en plats är, är naturligtvis subjektivt och det finns massor av definitioner. Uppkomsten av platser kan sägas starta genom gemensamma erfarenheter, och en slags samstämmig varseblivning av hur ett visst område är. (Erickson m fl, 1997.) Det är en definition jag tycker låter rimlig. För att en plats ska uppstå måste ett antal människor

uppfatta denna lokalitet på ett liknande sätt. Det svårfångade kollektiva medvetandet måste uppfatta ett ställe som en plats med någon tydlig karaktäristik.

Vad blir då min roll som landskapsarkitekt i detta? Kanske kan jag vara med och påverka hur platsen uppfattas, genom att ge den vissa igenkännbara drag. Enligt Erickson är det samspel mellan upplevelser och förnimmelser som påbörjar platsskapandet möjligt att påverka. Jag skulle alltså med list kunna manipulera människors intryck av en plats. För att uttrycka det mer positivt, ge öppna förutsättningar där var och en kan fylla platsen med sin egen mening. Hur jag då gestaltar en bit land, kan vara avgörande för hur människor där uppfattar platsen och sin egen roll i sammanhanget. (Lilja 1994, s. 29.)

Om man ser platsskapande som en gemensam handling, krävs att det finns en viss grad av of-

fentlighet. Offentlighet kan definieras som att människor får tillfälle att komma i kontakt med sin historia, med andra människor och deras föreställningar och tänkesätt. (Lilja 1994, s. 25.)

De klassiska stadsbyggandselementen, såsom torg, uppfattas ofta som enkla att tolka. I dagens städer har de till viss del tömts på sin mening. Det vill säga att formen inte alltid står i relation till den plats som skapas. Att rita in ett torg i bemärkelsen rektangulär öppen yta i Prången skulle med största sannolikhet inte innebära att där blev något torg i den mening vi traditionellt tillskriver fenomenet. Idag är inte kopplingen mellan form och mening förutbestämd. (Ophius, 2002.) Det finns andra typer av platser som kan ta det traditionella torgets plats.

Därmed har jag i mitt arbete försökt undvika dessa

typiska element i Prången. Ett ytterligare argument för detta förhållningssätt är att Ulricehamn är en liten ort, inte en stad i ordets verkliga betydelse. Platser och former som i en stor stad fylls med en positiv och tydlig mening skulle förmodligen inte fungera i Prången. Stad och stadsliv kräver genomströmning av människor. Det innehåll vi vill uppnå i stadsmiljön i en liten stad kanske behöver en helt ny form.

Mina funderingar kring Ulricehamn spretar åt många olika håll. Det är svårt att sätta gränser eftersom alltsammans hänger samman. Fysiska, sociala, kulturella, ekonomiska sammanhang går inte att skilja åt.

Trots att mitt arbete är av en visionär karaktär går det aldrig att bortse från ekonomi. Inga kommuner har möjlighet att genomdriva stora projekt utan villiga privata investerare. För en liten ort som Ulricehamn blir det ännu mer påtagligt. Med be-

gränsade skattemedel och litet invånarunderlag, finns inget utrymme för misslyckanden.

Jag återkommer ändå ständigt till människor. Hur många människor gör en stad? Är det möjligt att skapa goda stadsmiljöer i en liten ort? Min förhoppning är att det i första hand inte är ett fast antal som är avgörande, utan vad dessa människor gör tillsammans. Att de tillsammans fyller platser längs Boråsvägen med aktivitet och att en känsla av gemenskap och stolthet infinner sig. Därmed tror jag också att miljön fylls av mening och uppfattas som en god plats.

KÄLLFÖRTECKNING

TRYCKTA KÄLLOR

Bra böckers lexikon, 1990. Bokförlaget Bra Böcker, Höganäs. Upplaga 3.

Erickson, B. Roberts, M. 1997. "Marketing local identity". Journal of urban design, Feb97, Vol. 2, Issue 1, s. 35 ff.

Grind, E. Kallin, Å. 2002. *Kreativa miljöer – stadsutveckling med plats för nytänkande*, KTH, Institutionen för infrastruktur, Stockholm.

Holmén, L. m fl, 1997. *Bygden vid ridvägarna – årtusenden kring Åsunden*, Ulricehamn.

Lilja, E. 1994. *Modernitet, urbanitet och vardagsliv*, NORDPLAN, Stockholm. Meddelande 1994:5,.

Malmström, Györki, Sjögren 1994. *Bonniers svenska ordbok*, Smedjebacken. Upplaga 6.

Mossberg, B. Stenberg, L. Ericsson, S. 1992. *Den nordiska floran*. Turnhout.

Nyström, Louise red. 1999. *City and Culture Cultural processes and urban sustainability*, Boverket, Kalmar.

Rv 40 Borås – Jönköpings länsgräns delen Borås – Ulricehamn Utredningsplan, 1996. Vägverket, objektnummer 5134.

Väg 40 delen Dällebo – Hester Vägutredning, Förslagshandling 2001-10-26. Vägverket.

Väg 40 delen Dällebo – Hester Vägutredning - Miljökonsekvensbeskrivning, Förslagshandling 2001-10-26. Vägverket.

TRYCKT MATERIAL FRÅN ULRICEHMANS KOMMUN

Bogesundsparken – ett möte mellan vatten, trädgård och stad. Arbetsmaterial 2003-12-05.

Grönplan 2001, Ulricehmans stad.

Kulturmiljövårdsprogram Del II Ulricehamns stad. 2001.

...när tåget kommer... Underlag för fördjupning av översiktsplan. Creacon Arkitekter.

Ulricehamn Jämförelse mellan olika stationslägen. 1995. Samhällsbyggarna

i Lund.

Växtplats Ulricehamn Översiktsplan 2001. Del 1 Mål och strategier.

Växtplats Ulricehamn Översiktsplan 2001. Del 2 Kunskapskälla.

Växtplats Ulricehamn Översiktsplan 2001. Del 3 Konsekvensbeskrivning.

INTERNET

Johnsson, H. Theselius, M. *Broplan Mölndal*. www.area.lar.se/artiklar/0011pro7.htm 2002-11-16

Kling, A. *Dynamiska landskap*. www.area.lar.se/artiklar/0110klin.htm, 2002-11-16.

Ophius, H. 2002. *"Un-common spaces"*. *Topos* 2002/39. www.topos.de/issues/volltext.htm 2003-12-03.

www.banverket.se 2002-11-24

<http://gulasidorna.eniro.se> 03.11.14

MUNTliga Källor

Heidesjö, Martin. *Planarkitekt, Ulricehamns kommun*. Upprepade tillfällen. 2002-11-11 – 2004-10-15.

Jacobsson, Håkan. *Förvaltningschef Samhällsbyggnadskontoret, Ulricehamns kommun*. 2004-10-15.

Wredin, Peter. *Kommunekolog, Ulricehamns kommun*. 2002-11-11

Yngström, Jonas. *Stadsarkitekt Ulricehamns kommun*. 2002-11-11, 2004-10-15.

BILDFÖRTECKNING

- 1-7 Maria Karlsson
8 Ulricehamns OK www.svenskidrott.se/Downloads/31436/pics/Stina_G.jpg
2005-03-31
9 Maria Karlsson
10 www.hellstrom-rosen.se/bilder.html
2005-03-31
11-12 Maria Karlsson
13-15 Ulricehamns kommuns arkiv, Samhällsbyggnadskontoret.
16-17 Maria Karlsson
18 ... när tåget kommer... Underlag för fördjupad översiktsplan, Creacon Arkitekter.
19 Ulricehamns kommun, samhällsbyggnadskontoret. Underlag för enkät om Bogesundsparken. Martin Heidesjö och Lena Seipel, GF Konsult.
20 Vara Närradio www.vararadio.se/kf.html
2005-03-31
21-23 Maria Karlsson
24 <http://linnaeus.nrm.se/flora/di/rosa/filip/filiulm.html>
2005-03-31
25-43 Maria Karlsson
44. Collage, Maria Karlsson
45-50. Maria Karlsson
51. www.statenskonstrad.se/f45334
2005-03-31 Foto: Thomas Samuelsson.
52. www.statenskonstrad.se/f45334
2005-03-31 Foto: Mikael Olsson
53-61. Maria Karlsson
62. Den Virtuella floran <http://linnaeus.nrm.se/flora>
2005-03-31 Foto: Lars Hedenäs
63-65. Den Virtuella floran <http://linnaeus.nrm.se/flora>
2005-03-31 Foto: Arne Anderberg
66. Den Virtuella floran <http://linnaeus.nrm.se/flora>
2005-03-31 Foto: Lars-Åke Janzon
67. Den Virtuella floran <http://linnaeus.nrm.se/flora>
2005-03-31 Foto: Thorbjörn Kronstedt
68. Collage, Maria Karlsson
69-77. Maria Karlsson
78. Collage Maria Karlsson